

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER



LARRY FORRESTER:

BURMA-SKVADRONEN

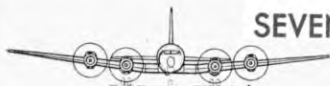
Ekstra: En fallskjermhoppers utrolige opplevelse over Albania i et brennende fly.

Nr. 2 (34)

75 øre



SEVEN SEAS (DC-7C)

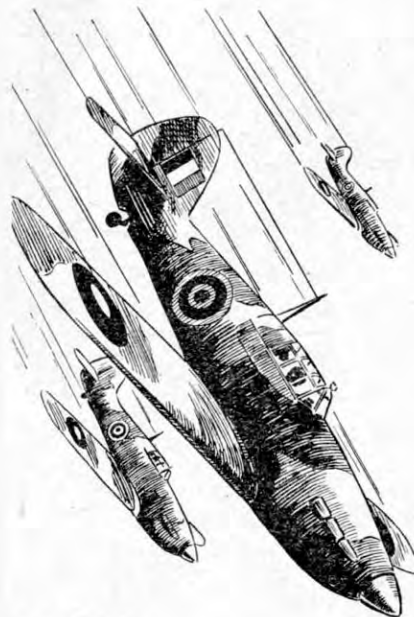


Pan American Airways i april i fjor. SAS har fått fjorten til en verdi av 280 millioner kroner. DC-7C tar 62 passasjerer (standard) pluss 5 tonn last — tilsammen 9,7 tonn nyttelast. Startbane: 1 800 meter (med maks. startvekt 55 tonn). Landingsbane: 1 650 meter (med maks. landingsvekt 49,5 tonn).

Produksjon: Douglas Aircraft Co., Santa Monica, California, USA.
Type: Passasjerfly.
Motor: Fire 3 400 Hk. Wright R-3350-EA-1 stempelmotorer.
Vekt: Tom 35,5 tonn. Lastet (maks. start vekt) 55 tonn.
Toppfart: 645 km/t. Marsjfart 550 km/t.
Rekkevidde: 8 750 kilometer.
Største operative høyde: 8 000 meter.
Vingspenn: 38,87 meter.
Lengde: 34,21 meter.
Høyde: 9,37 meter.

Andre opplysninger: DC-7C Seven

Seas er en videreutvikling av DC-4/DC-6 serien av passasjerfly. Det første fly av typen ble levert til



Uten disiplin, uten kampånd — 257. skvadron var en dømt skvadron. Intil den dag den fikk en ny leder: Squadron Leader Robert Stanford Tuck

.....

Burma-skvadronen

Av Larry Forrester

Blind kamp.

Det var uken etter at Robert Tuck hadde styrtet ned over Horsmondon i Kent med en brennende Spitfire og kommet fra det med en forstuet ankel.

Nå var han ille ute igjen.

Det var sendt melding om at en liten kystdamper var blitt angrepet av et Dornier 17 bombe-fly i Bristol-

kanalen, og Tuck gikk på vingene sammen med to av flyverne i skvadronen, Bobbie Holland og Roy Mott-ram, for å spore opp tyskeren og skyte ham ned. De fløy ut over kysten i 3000 fots høyde, og etter et par minutters flyvning på oppgitt kurs stupte de gjennom skylaget ned mot sjøen.

De fant lastebåten, men angriperen

kunne de ikke se tegn til. Men plutselig så de en vannsøyle slå opp foran baugen på fartøyet. Bombenedslag fra Dornieren! Nå visste de noenlunde hvor tyskeren befant seg. De ga full motor, strøk over mastetoppene på lastebåten og stakk opp gjennom skylaget igjen. Overflaten på de hvite skybankene var flat og rett som et billiardbord. De hadde utsyn til alle kanter, men tyskeren så de fremdeles ikke noe til. Tuck ga de to andre ordre om å holde seg over skylaget og holde skarp utkikk etter Dornieren. Selv satte han snuten ned og stupte ned mot lastebåten igjen. Han hadde såvidt brutt gjennom skyene da han fikk øye på tyskeren. Det digre bombeflyet var akkurat på vei ned mot lastebåten igjen for å slippe en ny ladning bomber, men før det fikk flatet ut fikk besetningen øye på Spit'en. Bombeflyet trakk opp igjen og forsvant inn i de hvite skybankene.

Tuck satte etter. Han slo farten av, for ikke å passere bombeflyet inne i skylaget, og holdt seg på den kursen han mente tyskeren hadde tatt.

Og et knapt minutt etter slo en skur av kuler inn i skroget på Spit'en. Han ble pepret fra kanontårnet på tyskeren, og selv var han ikke i stand til å skjelve annet enn hvite skyer på alle kanter. Denne tyske hale-skytteren måtte ha røntgenøyne!

En granat slo inn i motorpanseret. Spit'en skalv som et aspeløv og motoren begynte å harke og hoste. Tuck bante. Han visste at han ikke kunne fortsette på denne måten. Når som helst kunne tyskeren få inn det avgjørende skuddet.

Han sparket til roret og la jageren over i en krapp høyresving. Og nå

så han plutselig bombeflyet, like under seg. Han måtte ha fløyet rett over det.

Han trakk gasshåndtaket helt til bakte og falt inn bak bombeflyet, uten å ta hensyn til ildspruten fra kanontårnet. Han var knappe femti meter fra Dornieren da han selv åpnet ild.

Sporlys-stripen slo ut fra vingene hans og strøk over skroget og vingene på kolossen fremfor ham. Han kunne se huller så store som knyttnever komme til syne på vingene på tyskeren, og motorene begynte å spy ut svart røk.

Tuck hadde liten fart, og rekylen fra den siste salven hans var nok til å ta flytefarten fra jageren. Spit'en ble kastet over på ryggen og styrtet ned gjennom skylaget i spiral.

Motoren hans var skutt sønder og sammen. Den hostet og harket og spydde ut en sky av glycoldamp. Men den suret og gikk fremdeles, og Tuck fikk rettet jageren opp igjen, femten hundre fot over vannflaten. I det samme så han Dornieren stupe ned i bølgene, en knapp kilometer fra den vesle kystdamperen den hadde vært på vei for å senke.

Tuck anropte Bobbie og Roy og fortalte dem hvorledes sakene sto. Bobbie hadde satt avsted etter en eller annen mystisk skygge, men Roy kom stupende ned gjennom skylaget, gle opp på siden av Tuck og tok et raskt overblikk over den skamferte jageren hans.

— Jøss! ropte han over radioen, — det ser ut som om lynet har slått ned. Jeg forstår ikke at skroget henger i hop i det hele tatt!

Motoren begynte å gå ned i tur-tall. Tuck ble klar over at han ikke ville rekke inn til land. Han fikk

hoppe igjen. Og han som ikke kunne fordra dette med å dingle i silke! Han løsnet selene og trakk ut surstoffledningen. Etterpå skjøv han hatten tilbake.

— Nå, skal du en tur i sjøen? spurte Mottram.

Tuck bante. Han skulle til å koble ut ledningen til mikrofonen, men i det samme tok motoren seg sammen og slo noen kraftige slag igjen. Tuck nølte. Kysten kom nærmere. Han kastet et blikk på instrumentbrettet. I det samme døde motoren ut. For godt denne gangen.

Det ble merkelig stille omkring ham. Rett foran ham lå de stupbratte klippene, St. Gowans Head, med brunvidde gressbakker på toppen. Han hadde omtrent tolv hundre fots høyde, og bare noen få sekunder å bestemme seg på. Og nå gjaldt det å regne riktig!

Han fant ut at han såvidt kunne rekke det. Han skulle kunne strekke glideflukten langt nok til at han kunne sette flyet ned på klippetoppen. Gressbakken så litt ujevn ut, så han fikk lage en buklanding og være glad til.

Fartsmåleren sto og vippet på den streken som anga minimums flytefart. Tuck strakte seg i setet, pustet ut, og tenkte med et sukk på at nå satt han her og fløy for livet igjen.

Mottram holdt seg like bak ham og underholdt ham med å fortelle ham at han ikke hadde en sjanse.

— Du skulle ha jumpet ut mens du hadde sjansen! ropte han, — nå glir du i beste fall rett i fjellveggen!

Tuck hadde radiokontakten i orden, men han gad ikke svare ham. Det var Roy Mottrams form for hu-



DETTE ER EN LUFTHELT

Wing Commander Robert Stanford Tuck, D.S.O., D.F.C. & 2 Bars, skjøt ned 29 tyske fly under den siste verdenskrig. Takket være sin enestående dristighet og dyktighet som jagerflyver, og det eventyrlige hell, som gang på gang reddet hans liv fra den sikre død, ble hans navn legendarisk.

Under titlen «FLY FOR LIVET» har vi brakt en rekke av hans bedrifter i de siste nummere av LUFTENS HELTER, og denne historien, «Burmaskvadronen», inngår som den åttende.



mor dette, å spå alle andre død og undergang!

Han var forresten i stor tvil selv. Dette så ikke bra ut. Han holdt snuten på Spit'en oppe helt til den viste tegn til å stalle, så skjøv han spaken en ørliten tanke fremover igjen, og slik holdt han på til han strøk inn over klippetoppen, noen få fot over den stupbratte kanten.

Det var først i dette øyeblikket han husket at han ikke var fastspent i setet!

Nå var det for sent å rette på det. Han fikk være glad til at han hadde kommet der han var, og ta til takke med et brukket neseben og blå øyne. Det gjaldt å forhindre at skallen ble slått inn.

Haleflaten slo inn i en dump, og Spit'en stakk til værs igjen. Tredve meter rett opp! Nå forsvant ethvert håp. Hadde ikke jageren stallet før så gjorde den det nå! Den ville sannsynligvis sette en vingespiss i bakken og slå hjul fremover en stund

Flyet skalv og ristet på seg som en som kommer opp fra sjøen. Han skjøv spaken krampaktig fremover og arbeidet febrilsk med rorene for å holde flyet i trim.

På en eller annen merkelig måte greide han det. Spit'en gled videre. Den fløy igjen, med kurs mot den grønne gressbakken og hva dermed måtte følge.

Han kunne flate jevnt ut nå, og bestemte seg for å fly inn i en hekk som lå rett foran ham. En slikk hekk var en fin brems. Den ville ta det meste av farten av jageren.

Han beregnet nedslaget hårfint og satte motorpanseret inn i det grønne løvverket.

Jageren hadde fløyet rett på en mur. En meterhøy stenmur som lå skjult bak krattet. Spit'en traff muren med 130 kilometers fart og ble liggende stille.

Men Tuck fortsatte å gli fremover. Han ble ikke kastet ut av cockpit'en, heldigvis. Det ville antagelig ha betydning slutten. Nei, han skle langs gulvet i cockpit'en fremover, under instrumentbrettet, og svimet av før han var riktig klar over hva som foregikk.

Da han våknet lå han under noe som dryppet. Rundt den ene foten hadde han et metallrør, og et eller annet presset mot hodet hans. Dessuten lå han oppkveilet, som en tauende

Plutselig husket han hvor han var. Han kastet et blikk rundt seg og oppdaget at han satt på ror-pedalene. Det forvridde metallrøret han hadde rundt foten var det som var igjen av spaken. Det som dryppet ned i pannen hans var bensin, og det var da han ble klar over dette at han fikk fart på seg. Han krabbet ut av cockpit'en og stolpret ti-tolv skritt fremover før han satte seg.

Mottram sirklet like over hodet hans. Tuck greide såvidt å heve armen og vinke til ham. Så bestemte han seg for å ta en lang, god lur . . .

Han var ved bevissthet da han ble bragt inn på sykehuset, men her svimet han av igjen og ble liggende mere eller mindre bevisstløs i to dager.

De holdt ham i sengen ennå noen dager, og da han endelig slapp ut fikk han et nytt sjokk: Han var blitt overført fra squadron 92 til squadron 257.

Og 257 var en HURRICANE-skvadron!

II

Burma-skvadronen.

De kalte den Burma-skvadronen. Det var nemlig britiske borgere i Burma som hadde skaffet pengene til å reise denne skvadronen på benene og holde den i kamp. Men de patriotiske givne ville ha blitt skuffet hvis de hadde sett hvor lite de fikk igjen for pengene.

Det som kaltes 257. squadron var i sannhet en sørgelig forsamling!

De hadde bare vært i kamp noen uker, og det var synd å si at de hadde kommet godt fra det. De hadde tapt flere fly enn de selv hadde skutt ned, de hadde tapt sine beste menn, og hva verre var: de hadde tapt kampånden.

De som var igjen var blitt kranglevorne, hissig og drikkfeldige. De skyldte på dårlig ledelse, på departementet, på offiserene, hovedkommandoen, og når de ikke hadde annet å skylde på så skyldte de på været.

Det var denne Hurricane-skvadronen Tuck var satt til å lede. Tuck, som hadde sverget til Spitfire fra første stund!

Da han kom inn i offisersmessen deres på Martlesham reiste de seg og gjorde en slags honnør, men det var ikke vanskelig å se hva de mente om ham. Tankene deres kunne leses som neon-lys på en svart himmel:

SÅ DETTE ER DENNE KJEKKASEN DE HAR SENDT NED TIL OSS FOR Å FORTELLE OSS HVOR GAMLE VI ER! DETTE ER DEN BERØMTE STJERNEFLYVEREN, TUCK OG NÅ TROR DENNE SMUKKA-

SEN AT HAN SKAL FÅ EN STJERNESKVADRON UT AV OSS BARE VED Å LIRE AV SEG NOEN SETNINGER FRA BLABOKA!

Vel, det må medgis at Robert Tuck hadde mere av filmhelten enn flyveren over seg hvis en bare så rent overfladisk på ham: Høy, slank, med nesen i været og med et arrogant blikk. Skreddersydd uniform, glatt-slikket, svart hår og en syltynn svart bart. På toppen av alt brukte han et latterlig langt sigarettmunnstykke, og når sant skal sies så var han kanskje litt for bråkjekk av seg også i denne tiden.

Han sto midt i kretsen og lot blikket vandre salen rundt. Så nikket han kort, som tegn på at de kunne sette seg igjen hvis de ville, og gikk rett frem til bardisken.

Her ble han stående og snakke om løst og fast med etterretningsoffiseren, Jeff Myers, og før noen hadde fått sukk for seg hadde han tømt fire halvliters øl.

Ingen av flyverne kom frem til dem, og Tuck lot som om de ikke eksisterte i det hele tatt. De ble sittende og bla i ukeblader og skotte i all stillhet bort på denne nye sjefen sin som det hadde gått så mange lovord om. Adjutanten, som var den som skulle foreta presentasjonen, viste seg ikke i det hele tatt.

Tuck fortsatte å prate med Jeff Myers. Om biler, om hvor en fikk det beste ølet, om restauranter og barer i London og Martlesham. Han sto med den ene hånden i bukselommen og den andre rundt ølglasset og en skulle ikke se på denne karen at han hadde vært i kamp mot fienden noen gang. En skulle ikke tro det var krig i det hele tatt. Fyren virket

rett og slett likeglad, og det var dette ingen hadde ventet.

Jeff Myers forteller at han ikke la merke til hvem av karene som først kom frem til bardisken, men plutselig sto de der alle sammen. Tuck rev i øl på alle sammen, og pratet videre. Det ble bestilt mere øl, og etterhvert smeltet isen.

Før Myers fikk sanset seg sto de og snakket i munnen på hverandre. De fortalte om hele elendigheten, om alle skuffelsene de hadde vært utsatt for, om alle tilbakeslagene.

Tuck svarte ikke. Han kommenterte ikke. Han nikket og kom med en og annen replikk som oppmuntret dem til å snakke videre. Men han brukte øynene sine. Han tok mål av hver enkelt av dem, og forsøkte å skille ut de sterke fra de svake, de upålitelige fra de pålitelige, og han forsøkte å finne den virkelige grunnen til at denne skvadronen var blitt et sorgens kapitel i R.A.F.

Etter middagen tok Tuck Jeff Myers med seg inn på kontoret sitt, lukket døren bak seg og sa: — Vel, nå har jeg sett hvorledes landet ligger, stort sett. Nå kan du fortelle meg hva du mener om disse karene. Du kjenner dem. La meg høre sannheten om hver enkelt, og ikke stikk noe under stol.

Jeff Myers sukket. Han satte seg og begynte å fortelle, med lav, dempet stemme.

Det var riktig at han kjente disse guttene godt, og han holdt av hver og en av dem. Han hadde fulgt dem gjennom alle nederlagene, og han hadde ligget våken om nettene og tenkt på dem. Han hadde forgjeves forsøkt å finne et botemiddel, men han hadde sett manglene for godt

til å gjøre seg noe håp for fremtiden.

Det var samholdet som manglet, og tilliten. Selv de nye flyverne som ble sendt inn rett fra rekruttskolen ble grepet av den mismodige stemningen. 257-skvadronen var en samling håpløse, trette unge menn som var dømt til å gå i døden på grunn av sin egen mangel på holdning. Det var gått for langt, mente Myers. Intet kunne redde denne skvadronen nå.

Det var blitt alminnelig i denne skvadronen å sykemelde seg for å unngå å komme i kamp. De skyldte på de mest selsomme sykdommer, fra nerveknuter til maveknip, og det var flere som hadde vist at de stakk av ved første leilighet så snart fienden viste seg. Mange av karene hadde lang erfaring som flyvere, og mange var utvilsomt dyktige, men de manglet en leder, en som kunne sveise dem sammen til en sterk enhet, som kunne få motet og kampånden til å venne tilbake hos dem.

Myers nevnte de karene som han mente Tuck skulle kunne stole på i et knipetak, Pete Brothers, som var sveitfører, David Cook, sønn av Jarlen av Leicester, canadieren «Cocky» Cochrane, Jock Girdwood, og en unggutt ved navn Farmer. Det var fire polakker i skvadronen også, fire karer som visste hva det ville si å delta i luftkamper, Franek Surma, Carol Pniak, Henry Sczensny og «Lazy» Lazoryk.

Tuck spurte Myers ut om hver enkelt av dem, om rullebladene, om vanene, om hver manns holdning i messen i dagliglivet, om alt tenkelig og utenkelig, og da han gikk til sengs klokken to om natten mente han at han hadde fått greie på det han ville.

Hvert øyeblikk de hadde tilovers benyttet Tuck til å undervise i teori og taktikk. Han forklarte hvilke svakheter de tyske flyene hadde, hvor de lettest kunne rammes og hvordan de skulle angripes



III

Tuck ruster til kamp.

Tidlig neste morgen fløy han sin første tur i en Hurricane.

«Det første inntrykket mitt var ikke så særlig gunstig. I sammenligning med Spit'en var det som å fly en mursten. Men etter noen minutter begynte jeg å se fordelene ved Hurricane'en. Den var langsommere en Spit'en, men absolutt støvere. Den kunne ta imot temmelig mye juling, og den var fin å skyte fra. Den var hendig også, når det kom til stykket, ganske lett å manøvrere. Og motoren, Merlin-motoren, kjente jeg jo godt fra før . . .»

Da han landet etter denne første prøveturen ble han tatt imot av sjefen for bakkemannskapet, Sersjant Tyrer, som meldte fra at samtlige fly var startklare.

Etter at Tuck hadde hilst på de karene som skulle ha ansvaret for vedlikeholdet av hans eget fly, gikk han sammen med Tyrer rundt plassen og inspiserte utstyret. Alt var i den skjønneste orden, flyene, verkstedene, ammunisjonsdepotene.

Det var bare flyverne som ikke var som de skulle være.

Tuck begynte på treningsprogrammet sitt like etter frokost, og nå fikk karene i 257 lære hva det ville si å arbeide. De ble sendt på vingene før de fikk sukk for seg, og like over plassen ble det drevet kampøvelser, sambandsøvelser og skyteøvelser fra morgen til kveld.

De fikk ikke tid til overs til å spise i messen. Maten ble kjørt ut til dem på plassen, og mens flyene ble fylt opp med bensin og ammunisjon fikk

de lov til å strekke seg i gresset og hvile.

«Det første jeg måtte gjøre var å plukke ut av dem de uvanene de hadde fått. Forvirrede idéer som den forrige skvadronlederen hadde fått inn i hodene deres. De holdt for eksempel fremdeles på den gamle taktikken å kjempe i flokker på tre og fire, istedetfor to og to. Og når de fløy i formasjon var de alltid for tett opp til hverandre.»

«Etter å ha gått gjennom kamp-treningen sendte jeg dem opp to og to i slengen og ga ordre til patruljering. Etterpå gikk jeg opp selv, snek meg inn på dem bakfra, med solen i ryggen slik som tyskerne var eksperter i, og når jeg fikk den første i sikte mitt skremte jeg vettet av ham gjennom radioen. — Nå har jeg deg på kornet! ropte jeg, — like bakfra! Du skulle være ferdig som en sviske nå! Ta en titt i speilet av og til, det lønner seg!»

«Etterpå ba jeg fyren forsøke å riste meg av seg, og det gikk bedre og bedre etterhvert. Pete Brothers viste seg å være en sveitfører så god som noen. Det tok ikke lang tid før han hadde lært seg trickene, og det tok ikke lang tid før han kunne lære dem fra seg til de andre heller.»

«Av og til delte vi skvadronen i to og gikk inn i ordentlige huskestuer, ding-dong-dueller som vi kalte det. Det første jeg oppdaget var at karene begynte å jatte i munnen på hverandre i radioen såsnart de ble opphisset, akkurat som i 92-skvadronen i dagene over Dunkerque. Den andre feilen de gjorde var at de åpnet ild lenge før de kom på skuddhld. Det tok sin tid før jeg hadde fått disse uvanene banket ut av dem.»

«I denne tiden ga jeg grundig forklaring på alle de ordrene jeg ga, og jeg ba dem komme med spørsmål. Det ble til at jeg ble stående i en kryssild av spørsmål etter hver øvelse, men det var noe vi alle likte. Jeg tiltalte dem ved fornavnene deres, eller oppnavnene, men når vi var i luften brukte jeg bare kodenummerne, aldri navn. Jeg vocket meg vel for å bli for familiær med dem, for megen tjomslighet er ikke bra for disiplin.»

«Jeg går ut fra at flere av karene så på meg som hår i suppen i denne tiden, men på den annen side kunne jeg nytte den autoriteten stillingen min ga meg til å gi hvem som helst det glatte lag når det var nødvendig.»

«For hver dag som gikk merket vi at det brygget opp til storkamp. Tyskerne satte større og større formasjoner inn for hver dag som gikk. Sommeren var snart over nå, og de begynte etterhvert å bli desperate. De hadde ikke vunnet luftherredømmet over England ennå, og hvis de hadde tenkt å komme noen vei måtte de ta seg alvorlig sammen. Overkommandoen for jagervåpenet vårt var klar over dette. De satte inn alt de eide og hadde i kampen, og det hendte at buen ble spent til bristepunktet. Jeg var klar over at vi ikke hadde mange dager igjen før vi også måtte i ilden.»

«Av og til, mens vi drev med treningen vår kunne vi se kondensstriper slynge seg om hverandre lengre oppe i det blå himmelrummet, over kysten, eller ute over kanalen. Det var fristende å snu Hurri'en rundt, gi gass, og kaste seg inn i kampen. Men i disse dagene var krigen noe som ikke angikk oss i 257.

Vi satt på skolebenken fremdeles.» Det ble slutt på dette å sitte i messen og bla i aviser og tidsskrifter. I messen ble det holdt foredrag nå om dagene. Og hvert øyeblikk de hadde til overs benyttet Tuck til å undervise i teori. En god del av tiden gikk med til undervisning i taktikk også. Han forklarte hvilke svakheter de tyske flyene hadde, hvor de lettest kunne rammes. Han fikk verkstedsfolkene til å bygge modeller av Heinkel-jagere, Messerschmitter og Dorniere, og demonstrerte hvorledes en skulle angripe hver enkelt type. Etterpå satte han flyverne til å regne ut hvor stor hastighet og hvor stort turtall på motoren hvert slikt angrep forutsatte. Han refererte rapporter fra Etterretningsvesenet, som viste hvilke erfaringer andre skvadroner hadde gjort, og orienterte om de siste tekniske fremskrittene som var blitt gjort på begge sider av fronten.

I begynnelsen hadde han regnet med at det ville ta ham en uke eller kanskje ti dager å få noenlunde skikk på 257, men allerede etter to dagers flyvning oppdaget han til sin store glede at karene inntok plassene sine i formasjonene som de skulle, at de reagerte hurtigere enn tidligere, holdt bedre utkikk, og at de på toppen av det hele begynte å utfolde litt initiativ under «luftkampene».

Da de endelig kunne slappe litt av i messen den tredje aftenen oppdaget han også at stemningen blant karene, og samholdet ikke minst, var betydelig bedre.

Jeff Myers, etterretningsoffiseren, kunne knapt tro sine egne øyne. Han hadde hatt store tanker om Tuck på forhånd, men han hadde ikke drømt om at resultatene skulle melde

seg så hurtig. Han tilskrev det ikke bare Tucks enestående dyktighet i faget, men også hans evne til å lære fra seg. Det var ikke noe krampaktig over Tuck. Alt han foretok seg foregikk på en lett og ubesværet måte, og denne overlegenheten hans, dette lykkelige grepet han hadde på alle ting, smittet også over på hans underordnede.

Det var mange dyktige flyvere i Royal Air Force, og mange dyktige instruktører. Men få hadde denne evnen til å la sin lærdom og sin egen ferdighet komme andre til gode.

Den tredje dagen hadde resultatene oversteget alle forventninger. Til og med de mest likegyldige blant karene, kynikerne som hadde holdt seg i bakgrunnen og trukket på skuldrene hver gang en ny teknikk ble innprenget, selv disse karene gikk nå opp i arbeidet med liv og sjel og kastet seg inn i treningskampene med en gutteaktig iver.

Den fjerde dagen sendte Tuck melding til overkommandoen om at skvadronen hadde gjort betydelig fremgang, og at han snart skulle ha den klar til kamp. Han regnet selv med å være kampklar om tre-fire dager.

Men så lang frist skulle han ikke få. Det slaget som siden er blitt kalt The Battle of Britain nærmet seg høydepunktet nå, og reservene svant hurtig inn. Jagervåpenet trengte hver eneste mann som kunne avsees til kampen mot Luftwaffe. Tyskerne kjempet desperat for å vinne herredømmet i luften over Storbritannia, og Göring satte inn sine luftarmadaer i et siste, fortvilet forsøk på å knuse det britiske jagervåpenet. Når som

helst kunne alarmen gå for de siste reservene i Royal Air Force.

En time før daggry den 15de september ble Tuck vekket og overrakt en melding som nettopp var kommet over teleprinteren fra hovedkommandoen. Han skulle føre 257 til Debden, Essex, omgående. Der skulle to andre skvadroner slutte seg til ham, og han skulle ta kommandoen over hele vingen.

Det var spådd klarvær, og etterretningstjenesten hadde spådd storangrep.

Han var i klærne på to minutter, og på mindre enn et kvarter hadde Tyrer fått alle flyene kjørt frem og motorene startet. Flyverne rakk ikke å spise frokost. De svelget noen slurker med svart kaffe ute på rullebanen, og startet før det var blitt lyst.

Treningstiden var forbi.

IV

15. september 1940.

Den dagen som opprant nå skulle bli en av de mest betydningsfulle i Englands, og Europas historie.

Dette var den dagen da krigslykken snudde seg. Dette var høydepunktet, den avgjørende time. «Burmåskvadronen», og alle de andre halvtrenete skvadronene som utgjorde reservene, karer med «tyskerskrekke» og karer som kom rett fra rekruttskolen, idag måtte de i kamp alle sammen.

Bombeflyene kom inn over London fra sydøst, i 22 000 fots høyde. Da luftvern sirenenes hyl og drønnet fra motorene på bombeflyene vekket folk i Bromley og Dartford, i Sevenoaks og Sidecup, fikk de se den klare septemberhimmelen tilflekke av sto-

re skarer fiendtlige bombefly. Teleprinterne tikket i ett sett i alle kontorer i Forsvarsdepartementet og i Royal Air Forces hovedkvarter, og de meldingene som ble sendt ut og mottatt, gjentatt og bekreftet, gikk alle ut på det samme: «Storangrep i full gang. Det største oppbud i historien av bombefly og jagere nærmer seg hovedstaden»

Det lot til at fienden hadde satt hvert eneste fly han rådet over inn i den avgjørende kampen.

For å holde armadaen mest mulig samlet, hadde tyskerne plasert de mest langsomtgående flyene, Heinkel III, i teten. Etter disse fulgte store formasjoner av Dornier 17 og Dornier 215. Til slutt fulgte bølge på bølge av de hurtiggående og godt bestykkede Ju 88.

Mellom 5000 og 8000 fot over bombeflyene fløy jagerformasjonene, ME 109 og ME 110. Alt i alt må det ha vært over 250 fly i denne første angrepsbølgen som kom inn over London denne morgenen. De fløy inn mot byens hjerte, mot City, sentrum for det britiske verdensrikets næringsliv, med trange gater og tett bebyggelse. Her skulle de slippe bombelasten. Her skulle de spre død og ødeleggelse.

Det var en varm, stille dag. Sommeren 1940 hadde vært slik som folk hadde fablet om og drømt om i alle år i det ellers regnfulle England. Den ene dagen klarere og varmere enn den andre. Akkurat nå, mens landet kunne ha trengt den beskyttelsen regn og tåke kunne ha gitt, hadde værgudene bestemt seg for å la solen skinne i måneder i trekk.

Angriperne nådde frem til byens

forsteder uten å møte nevneverdig motstand. Her skilte de lag, og hver formasjon gjorde seg klar for innflyvning og bombeslipp. Det så ut som om intet i verden skulle kunne stoppe disse ulykkesfuglene med hakekorsene på vinger og skrog.

Men rett under dem spilte solen i blankt metall. Opp fra den blålige disen som lå over storbyen steg en ving med jagere, to skvadroner med Spitfire, og en skvadron med Hurricane. To-og-tredve enmotors jagere, uanselige å se til på bakgrunn av den mektige luftarmadaen som svevet over dem.

På leder-flyet, like ved perspexhatten over cockpit'en var det malt 14 små hakekors, ett for hvert fly Robert Stanford Tuck hadde skutt ned hittil.

Den vingen Tuck hadde kommandoen over hadde allerede fløyet flere patruljer denne dagen, men hver gang hadde de gått glipp av kontakten med fienden. Andre jagervinger hadde støtt på fiendefly såsnart de hadde lettet fra plassen, men Tucks ving hadde første møte til gode.

Nå var flyverne blitt trette, irriterte og oppgitte. Kampånden var begynt å svikte før de kom i kamp.

Men nå kunne de ikke beklage seg over at de ikke fikk øye på fienden. Plutselig så de fiendefly hvor de snudde seg hen. Karene rettet seg i setet, gispet og stirret fremfor seg. Plutselig var de lys våkne igjen, og trettheten var som strøket av dem.

De lå så dårlig an som det i det hele tatt var mulig. De hadde ikke tid til å vinne høyde og snu, slik at de fikk solen i ryggen. Hvis de skulle angripe denne formasjonen og gjøre seg håp om å kunne stoppe den før

den rakk frem til målet, måtte de gyve løs på den nedenfra. Det betydde igjen at de ikke fikk overraskelsesmomentet på sin side, og det ga de tyske jagerne fordelene ved å ha større høyde. Tyskerne kunne bare sette snutene sine rett ned og øke hastigheten sin på stupet.

Tuck hadde gitt skvadronene sine ordre om å spre seg i sveiter på tre og tre, men flere fly hadde vært sene i starten fra plassen, og da disse begynte å dukke opp etterhvert viste det seg at vingen var spredt over et altfor stort område. Tuck kunne selvsagt gi ordre til at de forreste skulle slå av farten og vente på etterlønerne, men skulle de rekke å angripe fienden før det var for sent hadde de ikke et sekund å tape.

Da han ga ordre til angrep hadde Tuck derfor ikke mere enn syv Hurri'er med seg. Han kalte dem opp på siden av seg og førte dem rett opp mot fiendeflyene.

Åtte Hurricanejagere mot et kvart tusen tyske fly! Det hele virket håpløst like fra det første angrepssignalet ble gitt.

De tyske jagerne hadde holdt øye med dem fra første stund, selvsagt. En bølge med ME 109 skar plutselig ut og stupte ned mellom bombeflyene, mellom Junkere og Heinkelfly som ennå var utenfor skuddhold for Hurri'ene, og Tuck og kameratene hans visste hva de hadde i vente.

Men de kunne ikke ta hensyn til Messeschmittene. Det var bombeflyene de skulle stoppe, og mens sporlysene strøk langs vinger og skrog og ME-jagerne stupte forbi dem i et brølende inferno, sparte de ammunisjonen sin for Junkerne og

Heinkel-flyene som lå lengre oppe. De holdt fingrene på avtrekkerknappene og stirret rett frem mot bombeflyene som kom nærmere og nærmere.

Og plutselig var den første bølgen av jagere forsvunnet. Messerschmittene hadde feilet denne gangen. Ingen av de britiske jagerne hadde fått nevneverdige skader.

Tuck hadde fått en Ju 88 i sikket sitt og skulle til å brenne løs da en ME 109 plutselig stupte ned mot ham. De lange stripene med sporlysprosjektiler strøk faretruende nær hetten hans, og han visste at hvis han holdt kursen sin et sekund til ville han være ferdig. Han skjøv spaken til side og klatret opp i en brå høyresving. Carl Capon som fløy like bak ham fulgte etter uten å blunke. ME 109-jageren forsvant, men nå fikk Tuck et kobbel med ME 110-jagerbombere i sikket i stedetfor. Han så flokken svinge over mot høyre, sannsynligvis for å gyve løs på resten av vingen, de to Spitfireskvadronene som nå nærmet seg bombeflyene fra nord.

Tuck valgte ut en av jagerbombene, sikket og skjøt. Messerschmitt'en skalv som et aspeløv, falt ut av formasjonen, og eksploderte.

I det samme begynte resten av ME 110-formasjonen å løse seg opp. Noen av dem skar i forvirringen ut til siden og holdt på kollidere med dem som fløy ved siden av. Andre satte snuten ned og stupte nedover mot et eller annet ukjent mål. Det var tydelig at de var blitt slått ut av balanse.

Tuck gryntet tilfreds. Dette så ut til å gå bedre enn han hadde ventet. Med Capon like bak seg tok han en

krapp høyresving og la seg bak en HE 111 som hadde foretatt en merkelig panikk-manøvre. Den hadde plutselig gjort helomvending og nå satte den avsted tilbake mot den hjemlige base for fulle motorer. Tuck ventet til han hadde bombeflyet midt i sikket, men også denne gangen ble han avbrutt før han rakk å trekke av. En ME 109 stupte nesten loddrett ned mot ham og brente løs med alt den hadde å skyte med. Men skuddene var ikke ordentlig innsiktet og sporlysprosjektilene strøk forbi ham. Det samme gjorde jageren, i vill fart.

— Sett etter ham, Carl! ropte Tuck i radioen.

Capon stupte ned etter tyskeren. Tuck vendte blikket oppover. Han ensset ikke Heinkel-flyet i øyeblikket. Han visste at et eller annet sted oppe i det blå himmelhvelvet ville han få øye på en ny ME 109 på full fart nedover. Tyskerne arbeidet også sammen to og to og han var klar over at den neste Messerschmitten sannsynligvis ville komme etter et par sekunder.

Han hadde rett. Men enten må den andre tyskeren ha vært blind for den faren som lurte på ham eller så må han ha vært for opptatt med å tenke på å komme seg i sikkerhet. Han lå i et nesten vertikalt stup etter førstemann og kom rett inn i sikket på Hurricane-jageren. Tuck rettet flyet opp, kontrollerte trimmen, og sendte en salve etter den tyske jageren. En lang, grundig innsiktet salve.

Tyskeren rullet over på siden. En svart røksky slo ut fra motoren, og i neste øyeblikk styrtet jageren mot jorden som en brennende fakkel.

Tuck trakk opp igjen, bråsnudde, og så seg om etter et nytt offer. Men trefningen var plutselig slutt. På utrolig kort tid var luftrummet blitt renset for fiendtlige fly. Der hvor det for kort tid siden hadde vært den rene møljen, med Hurricane-jagere, Spit'er, Ju-88, ME 109, ME 110, Dorniere og Heinkel-fly i en eneste rundans var det nå bare tom, blå luft. Noen av de kjempende hadde trukket bort fra utgangspunktet. Spredte kondensstriper på himmelhvelvingen fortalte om dueller på liv og død som ble utkjempet mellom tyske og britiske jagere lengre oppe. Noen stripere etter svart oljerøk fortalte at brennende fly nettopp hadde styrtet til jorden. En og annen fallskjerm

hang, tilsynelatende ubevegelig i det blå luftrummet over den store Thames-dalen

V

Den første seier.

Denne bølgen av angripere hadde i et hvert fall trukket det korteste strål. De flyene som hadde overstått ildprøven var på vei tilbake til basene sine igjen, mere eller mindre skadeskutt. Den lille jagerstyrken hadde hatt hellet med seg, og karene hadde kjempet tappert.

Tuck klukklo ved tanken på at de bare hadde vært åtte Hurricane-jagere da de åpnet angrepet. Burma-karene hadde greid seg. De hadde



Besetningen på et Heinkel bombefly blir eskortert bort fra sitt brennende vrak etter å ha blitt skutt ned av fly fra 257. skvadron den 15. september 1940.

holdt sammen og de hadde kjempet som løver. Den baktalte Burma-skvadronen hadde gått inn for angrepet alene, uten hjelp av de to Spit-skvadronene!

Han var så stolt at han følte han kunne sprekke. Stolt av seg selv, og ennå mere stolt av skvadronen sin. De flyktende tyske bombeflyene ville sannsynligvis dumpe bombene sine på måfå og det var gode sjanser til at det meste av bombelasten deres ville eksplodere i åpent lende uten å gjøre noen større skade.

Han anropte skvadronen over radioen og ga ordre om at flyene skulle returnere til basen.

Jeff Myers tok imot ham da han gikk ned på flyplassen på Martlesham. Han kunne fortelle ham at 257-skvadronen ikke hadde tapt et eneste fly.

Senere, da bildene fra vingekamerarene ble fremkalt og rapportene sammenlignet, kunne Myers fortelle at 257-gutta hadde blitt godskrevet 5 sikre nedskytninger.

Bakkemannskapet rykket ut med sjablonger og svartmaling, og Squadron Leader Robert Tuck fikk to nye hakekors malt på siden av skroget sitt.

Den kvelden var det fest i messen

på Martlesham. Der hvor de hadde sittet så ofte tidligere og surmulet og småkranglet, sto plutselig jubelen i taket. Det ble sunget og skrålt og ledd om hverandre. Mere eller mindre ramsalte sanger som «Bang away Lulu!», «O'Rileys Daughter» og «The Ball o' Kimmie-muir» ble fremført av et kor av lykkelige, hese stemmer.

Tuck var selskapets midtpunkt. Han sang høyest, drakk mest, og trivdes best av samtlige.

«Denne dagen, den 15de september, var vendepunktet i skvadronens historie,» sier han selv. «Det var på denne dagen det virkelig ble en skvadron ut av det, og siden så de seg aldri tilbake»

Og sikkert er det at etter denne dagen ble det forandring på sakene. 257 kunne vise frem like fine rapporter som andre skvadroner i R.A.F. i den harde tiden som fulgte. Og den kamp-ånden som var blitt stålsatt hos hver mann under den hårde prøven, og det samholdet som var vokset frem blant dem, forlot dem aldri siden.

Men andre problemer skulle dukke opp, problemer som var like alvorlige og like vanskelige som dem som hadde meldt seg for dem på denne avgjørende dagen.

Neste kapitel i beretningen om flyhelten Robert Tuck's bedrifter følger i neste nummer og har tittlen: «Reddharene».

Hovedfortellingen i neste nummer av LUFTENS HELTER handler om den tapre franske jagerflyvoren Jean Maridor og hans heroiske kamp for sitt land under siste verdenskrig. Salgsdag er 12. mars.

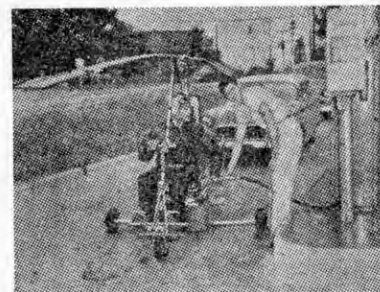


LUFTPOST

Med fly på landeveien

I Amerika gjøres det stadig forsøk på å lave såkalte «kjørbare fly». Her er to eksempler, øverst Leland Bryan's Autoplane i full fart på landeveien med vingene brettet opp. Den skal gjøre 95 kilometer i timen på veien og 150 km/t i luften. Rundt Milford, Michigan er det så mange av dette slaget at bilister knapt legger merke til dem i trafikken.

Nederst er en mer profesjonell affære, B-7M Gyro-Copter, bygget av Bensen Aircraft Corporation. Da den nylig ble demonstrert fløy Igor Bensen den lille «fly-scooteren» inn fra fabrikken til byen Raleigh, North Carolina, som er 24 kilometer borte, landet, fylte bensin på en bensinstasjon, og kjørte ærend. Motoren er en 40 Hk Nelson H-59.



Mislykket Vanguard

Den første amerikanske satellitt, som ble skutt opp den 6. desember, nådde ikke høyere enn et par meter over bakken. Bæreraketten Vanguard, som ved denne anledning for første gang medførte alle sine tre trinn, falt nemlig tilbake på utskyttingsrampen under starten, da trykket sviktet i første trinns motor. Under eksplosjonen som fulgte ble hele raketten ødelagt, men satellitten, som var plasert i tredje trinn, var uskadd.

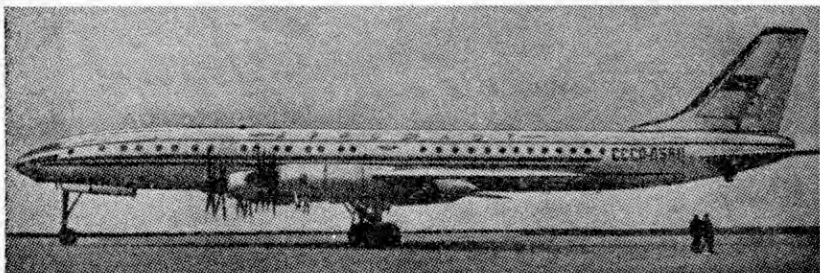
Kjenner vi amerikanerne rett varer det ikke lenge før de forsøker seg igjen.



Hurtigere enn rekorden

Det blir meldt at den russiske prøvflyveren, oberst Nikolai Korovushkin, skal ha fløyet mer enn 2 000 kilometer i timen med en ny jager-prototype.





Tu-114.

Verdens største passasjerfly!

Russerne går inn for turboprop på langdistansene.

Russenes nyeste passasjerfly, Tu-114, er et firemotors turbopropfly med en rekkevidde på over 10 000 kilometer og plass for 120 pasasjerer på interkontinentale og 220 på kortere strekninger. Flyet har en startvekt på bortimot 135 tonn, en lasteevne på 20 tonn, og en marsjfart på ca. 800 kilometer i timen. Vingene er tilbakestrøkne (25°) og flykroppen er delt i to dekk, det øverste for passasjerer og det nederste for bagasje, post, godstransport, kjøkken og hvilerom for mannskapet. Turbopropmotorene har firebladete, kontraroterende propeller.

Konkurrerer med Boeing 707.

Med Tu-114 er det tydelig at russerne mener at turbopropflyet foreløbig er best egnet til tjeneste over de lengre distanser. Tu-114 ligger ikke på noen

måte tilbake for sine amerikanske langdistanse konkurrenter Boeing 707 og Douglas DC-8, som begge er rene jet-fly. Hverken når det gjelder fart, lasteevne eller rekkevidde. Og driftsomkostningene er sannsynligvis atskillig lavere.

Jet bare på mellomdistansene

Russerne ser ut til å konsentrere seg om jet-passasjerfly bare på mellomdistansene. Her har de jet-flyene Tu-104 og Tu-110, som er jevnbyrdige konkurrenter til vestens Convair 880 og de Havilland Comet 4B. De har en maks. rekkevidde på 5 500 km og fart på ca. 800 km/t.

På de kortere distanser har russerne atter funnet turbopropflyet mest hensiktsmessig. Antonov Ukraina og Ilyushin Moskow har begge en rekkevidde på nesten 4 000 kilometer, en fart på henholdsvis 550 og 580 km/t, og en lasteevne på 13 og 14 tonn.

Widerøe øket trafikken med 30 pst. i 1957

Widerøe's Flyselskap og Polarfly A/S hadde i 1957 en trafikkøkning på de ruter selskapet flyr for S.A.S. og på egne ruter i Nord-Norge på 30 %.

Det ble fløyet 15 964 passasjerer, 110 068 kg. post og 25 667 kg. gods. Regulariteten på alle rutene var gjennomsnittlig 98 %.

Selskapet har nå faste ambulansestasjoner i Oslo, Bergen, Trondheim, Narvik og Tromsø og utførte i 1957 260 ambulanseflyvninger — en økning på 55 % fra 1956.

Flyvende landsmøte

En Piper Cub klubb i U.S.A avholdt nylig landsmøte. Medlemmene møtte selvsagt frem i fly og på under 1 time landet 650 fly på flyplassen hvor møte skulle holdes. Med andre ord landet en Cub hvert 6,5 sekund.

Hadde flyplassen hatt kontrolltårn og flyene landet på reglementert måte ville det ha tatt 5 timer å bringe de 650 maskinene ned.

Mach 1,85 rett opp

Under prøveflyvning ved Istres nylig nådde jageren Nord 1500 Griffon en hastighet av Mach 1.85 under stigning. Flyet, som har både jet- og ramjet motor, har til idag som beste resultat 2011 km/t i vertikal flukt. Fabrikken mener at dette er den høyeste hastighet som er oppnådd under vertikal stigning med et fly som har tatt av ved egen hjelp.



VINN et modell-fly byggesett

Fyll ut kupongen under og send den til LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Oslo 18, innen 10. mars, så har du sjansen til å vinne et av de 5 modellbyggesettene det da skal trekkes om. Hvis du ikke vil ødelegge bladet så klipp bare ut kupongen nederst i høyre hjørne og skriv navn og adresse på et stykke papir.

Navn

Alder

Adresse

.....

Har du bygget modellfly før?

Send kupongen til LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Oslo 18, innen 10. mars.

RAKETT-VÅPENET

Raketter er iferd med å avløse det bemannede fly som militært våpen

HVOR MANGE SLAGS RAKETTER HAR MAN?

Rakettene inndeles etter deres funksjon:

1. Jord til luft.

Raketter som utskyttes fra bakken og eksploderer i luften. De er beregnet på luftforsvar og omfatter typer som Nike-Hercules, Nike-Ajax, Terrier, og Bomarc, for å nevne noen av de amerikanske.

2. Jord til jord.

Raketter som utskyttes fra bakken og rammer mål på bakken. Til denne gruppe hører ICBM (Inter Continental Ballistic Missile) eller den interkontinentale rakett, med en rekkevidde på minst 5 600 km. Russerne råder visstnok over 4—6 slike raketter. Amerikanerne arbeider med sine prosjekter Atlas og Titan. Herunder også IRBM (Intermediate Range Ballistic Missile) eller mellomdistanse raketter, med en rekkevidde på ca. 2 400 km. Eksempler er de amerikanske Thor og Jupiter, som er prøvet med hell. Blant amerikanernes mange raketter for korte distanser finner vi Redstone, Sergeant og Honest John, som er den typen Norge får i år.

3. Luft til jord.

Raketter som utskyttes fra fly mot mål på jorden, som for eksempel den amerikanske Rascal.

4. Luft til luft.

Raketter som skytes ut fra fly mot mål i luften, som f. eks. fiendtlige fly eller raketter. De amerikanske Falcon og Sidewinder raketter tilhører denne kategori.

5. Vann til jord.

Raketter som skytes ut under vannet og rammer mål på land. Slike raketter kan føres av ubåter og kan skytes ut fra undervannsstilling. De har en rekkevidde på 800 til 1 100 km. Til denne gruppe hører den amerikanske Polaris.

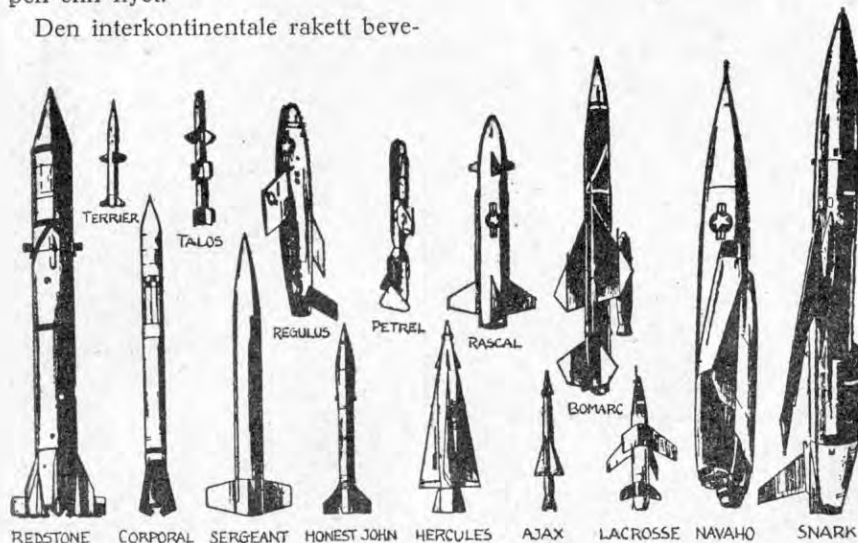
I tillegg til disse grupper har vi eksperiment- og forsknings-raketter, som f. eks. Viking, Vanguard, Farside, Aerobee, og Wac-Corporal.

Hvilke fordeler har rakettene fremfor dagens jet-fly til militære formål?

For det første er rakettene et langt hurtigere og mer effektivt angrepsvåpen enn flyet.

Den interkontinentale rakett beve-

Ofte blir de føreløse fly som amerikanerne råder over (Matador, Regulus, Snark) nevnt som et alternativ til den interkontinentale rakett. I sammenligning er dette imidlertid et langsomt og klosset våpen med si-



Et utvalg av de over 40 militære rakettvåpen, som amerikanerne for tiden råder over eller arbeider med.

ger seg med en fart av over 25 000 kilometer i timen og vil kun ta 30 minutter fra kontinent til kontinent. Nedslaget for slike raketter kan riktignok ikke beregnes helt nøyaktig, men en avvikelse på noen kilometer spiller ikke lenger noen rolle når rakettene medfører så sterke saker som atom- eller brint-bombe. Uten disse bombene ville faktisk ikke raketter vært aktuelt angrepsvåpen over de helt store distanser.

1 000 km/t. Det fjernstyrte, føreløse fly har vanlige vinger, som trenger luft for å bære, og er derfor henvist til de lavere luftlag hvor det vil bevege seg vannrett, og hvor det lettere vil kunne stanses.

For det annet er det langt, langt vanskeligere å forsvare seg mot rakettvåpen enn mot vanlige fly.

Rakettene blir skutt opp i en kolossal høyde og faller så ned mot målet

med enorm hastighet. Når det gjelder en interkontinental rakett så har man i høyden et par minutter til å oppdage den, innfange den og tilintetgjøre den. Et effektivt forsvar mot slike raketter skal bli uhyre vanskelig og kostbart å finne.

For det tredje er raketten mye enklere og billigere å lage enn dagens jager- og bombe-fly.

Riktignok er det både vanskelig og kostbart å finne frem til en effektiv raketttype, men når man først har funnet frem til en brukbar modell, så er masseproduksjonen en forholdsvis rimelig sak.

Løsning på «Billed-konkurransen» i nr. 12 (32):

Denne konkurransen må ha vært populær for tilslutningen har vært enorm.

Den riktige kombinasjon var: 1 E, 2 F, 3 B, 4 A, 5 C, 6 D. Med andre ord var det Peter Twiss som fløy Fairey Delta II, Braathen (SAFE) som driver «luftbussen», Yeager som fløy Bell X-2, Widerøe som fløy Waco til fjells, Riiser-Larsen som førte luftskipet «Norge», og Whittle som oppfant jet-motoren.

Premien, en «Kurér» reiseradio tilfalt:

Vidar Horpestad,
Tjelta på Jæren

etter trekning blant de riktige løsningene.



FARTSREKORDEN

Den 12. desember ifjor oppnådde en McDonald F-101A Voodoo, fløyet av major Adrian Drew, en gjennomsnittsfart av 1943 kilometer i timen under flyvning over en oppmålt strekning i nærheten av Los Angeles. Forutsatt at resultatet blir godkjent er dette ny hastighetsrekord.

Nedenunder bringer vi en liste over de internasjonale hastighetsrekorder for fly fra den første i 1906 til idag. De første år, 1906—1913, ble farten målt over høyst varierende strekninger, fra 1920 til 1923 over 1 kilometer, deretter over en tre kilometers bane.

1906 A. Santos-Dumont	Fr.	41,3 km/t	Kantos-Dumont 14	1923 A. J. Williams	U.S.A.	429 km/t	Curtiss R-2C1
1907 H. Farman	»	52,7	» Voisin	1924 A. Bonnet	Fr.	448,17	» Bernard Ferbois V-2
1909 P. Tissantier	»	54,8	» Wright	1927 M. de Bernardi	It.	479,29	» Macchi M-52b
1909 G. Curtiss	U.S.A.	69,8	» Curtiss	1928 M. de Bernardi	»	512,78	» Macchi M-52b
1909 L. Blériot	Fr.	76,99	» Blériot II	1929 A. H. Orlebar	Eng.	575,7	» Supermarine S.6
1910 H. Latham	»	77,6	» Antoinette	1931 G. H. Stainfort	»	655	» Supermarine S.6B
1910 L. Morane	»	106,6	» Blériot	1933 F. Agello	It.	682,08	» Macchi Castoldi 72
1911 Leblanc	»	125	» Blériot	1934 F. Agello	»	709,21	» Macchi Castoldi 72
1911 Nieuport	»	133,2	» Nieuport	1939 F. Wendel	Tysk	755,14	» Messerschmitt 109R
1912 J. Vedrines	»	174,1	» Deperdussin	1945 B. J. Wilson	Eng.	975	» Gloster Meteor 4
1913 M. Prévost	»	203,9	» Deperdussin	1946 Teddy Donaldson	»	991	» Gloster Meteor 4
1920 Sadi Lecoointe	»	275,3	» Nieuport Delage	1947 A. Boyd	U.S.A.	1003,7	» Lockheed P-80R
1920 J. Casale	»	283,5	» Spad S.20	1947 T. F. Caldwell	»	1031,18	» Douglas D558-1
1920 Comte de Romanet	»	292,7	» Spad S.20	1947 M. E. Carl	»	1047,54	» Douglas D558-1
1920 Lecoointe	»	296,7	» Nieuport Delage	1948 R. L. Johnson	»	1079,85	» North American F-86
1920 Lecoointe	»	302,5	» Nieuport Delage	1951 F. J. Ascani	»	1123,4	» North Americ. F-86E
1920 Comte de Romanet	»	309	» Spad S.20	1952 J. S. Nash	»	1124,14	» North American F-86D
1920 Lecoointe	»	313	» Nieuport Delage	1953 W. F. Barnes	»	1151,88	» North Americ. F-86D
1921 Lecoointe	»	330,28	» Nieuport Delage	1953 Neville Duke	Eng.	1171	» Hawker Hunter
1922 Lecoointe	»	341,03	» Nieuport Delage	1953 Mike Lithgow	»	1184	» Supermarine Swift
1922 W. G. Mitchell	U.S.A.	358,84	» Cartiss Army Racer	1953 J. B. Verdin	U.S.A.	1211,75	» Douglas Skyray
1923 Lecoointe	Fr.	375	» Nieuport Delage	1955 Horace A. Hanes	»	1323,1	» Super Sabre F-100C
1923 R. I. Maugham	U.S.A.	380,75	» Curtiss R-6	1956 Peter Twiss	Eng.	1822	» Fairey Delta II
1923 A. Brow	»	174,06	» Curtiss R-2C1				



Generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen

For noen år siden, da Hjalmar Riiser-Larsen befant seg i Danmark, ble han plutselig syk og måtte legges inn på hospitalet. Etterat han var undersøkt, gikk en av sykepleierne ut til en venn av ham som var kommet for å høre hvordan det sto til. — Deres venn vil stå det over, sa sykepleieren, — men det ser dessverre ut til at han har blitt gal. — Hva er det De sier? Har Riiser-Larsen blitt gal? — Ja, overlegen forsøkte å spørre ham ut, og da sa han at han var general, admiral og direktør i SAS!

Hjalmar Riiser-Larsens venn fikk seg en god latter, for hvor utrolig det enn kan høres — Riiser'n var virkelig det han hadde sagt. Det er få men-

nesker som har opplevd og oppnådd så mye som ham her i livet, han har alltid vært en handlingens mann som har stått med begge bena midt oppe i de store begivenheter.

Hvis noen nevner ordene «norske flyvere», er det vel tre navn som alle straks tenker på — Bernt Balchen, Ole Reistad og Hjalmar Riiser-Larsen. De tre vil alltid ruve i norsk flyvnings historie, og uten forkleinselse for de to andre, må en vel kunne si at Riiser-Larsen var den som fikk størst betydning av dem for flyvningens utvikling i vårt land. Han ble født i 1890, og i 1912 var han tilskuer til løytnant Dons flyvninger med «Start» — den første nordmann som fløy. Fra det øyeblikk var han forlapt. Han gikk da på Sjøkrigsskolen, tok eksamen der, og var en stund nestkommanderende på en torpedobåt. Men i 1915 begynte han på flyskolen til Marinens Flyvevesen, og han klarte seg strålende og fikk militært flysertifikat nr. 1. I 1916 fikk han videreutdannelse i England, både på land- og sjøfly. En kort stund var Riiser-Larsen direktør for Marinens Flyfabrikk, og da Marinens Flyvevesen åpnet lufrute, fløy han på den.

En høstdag i 1923 ble Riiser-Larsen oppsøkt av Roald Amundsen. Han hadde planer om å fly til Nordpolen med to flybåter, og trengte erfarne flyvere som var vant til sjøfly. Kunne Riiser-Larsen tenke seg å bli med? Den unge marineoffiseren var fanget med det samme, og så begynte det samarbeidet som skulle strekke seg over flere år og føre Riiser'n ut på nye og større eventyr enn dem han

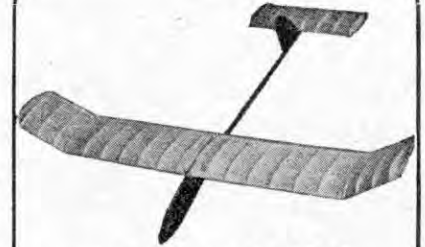
hittil hadde opplevd. Han fløy en av de to Dornier-Walflyene Amundsen brukte da ekspedisjonen måtte nødlande på 87°44" nord, og han førte luftskipet «Norge» over Polhavet sammen med Amundsen og Nobile. (I «Luftens Helter» nr. 8-1955, «I kamp med døden på 88° nord», er det fortalt utførlig om disse ferdene.) Riiser-Larsen ble grepet av isødets trolldom, og detlok senere også i tre ekspedisjoner til Antarktis.

I 1933 ble DNL stiftet, og Riiser-Larsen fikk — selvfølgelig — direktørstillingen. I årene frem til 1940 drev han dette selskapet på en glimrende måte, og har en stor del av æren for at det fikk den sterke posisjon det hadde.

Så kom krigen. Riiser-Larsen dro til Sverige og videre til England, men ble straks beordret til USA som marineattasjé i Washington. Ikke lenge etter ble han sjef for Marinens Flyvåpen, og ble første sjef for «Little Norway» i Canada. Snart etter overtok imidlertid Ole Reistad, og Riiser-Larsen dro tilbake til England som sjef for Flyvåpnets Felleskommando. Høsten 1941 ble han forfremmet til kontreadmiral, og da Flyvåpnet ble eget våpen på linje med Hæren og Marinen, ble han sjef for det, og utnevnt til generalmajor.

I 1946 gikk Riiser-Larsen av som sjef for Luftforsvaret, og gjenopptok sitt gamle arbeid som direktør i DNL. Da SAS ble opprettet, var han en av dem som utførte det grunnleggende arbeidet. Med sin lange erfaring var han til uvurderlig nytte for selskapet i de første årene, og stillingen som regionalsjef for Norge fylte han på en glimrende måte.

Gjentatte ganger er det rettet til-



«Haien» - pris kr. 13.50

MODELLFLY

fra Erik Engelhardt-Olsen

Skandinavias mest moderne, og Norges eneste spesialfabrikk på Fetsund, har all levering av modellfly-byggesett og materialer til hobby-forhandlere over hele landet. E. E.-O. er enleverandør til skoler og militære velferdsavdelinger o. l.

Alt i: Balsa- og furuplater og lister, byggesett av fly og båter, motorer m. m. samt tegninger.

Klipp her

Illustrert katalog sendes mot innsendelse av kr. 0,50 i frimerker.

Navn

Adresse

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

MÅNEDENS PORTRETT — NUMMER 10

dels meget skarp kritikk mot Hjalmar Riiser-Larsen, og det er naturlig. Sterke menn blir alltid uglesett av enkelte, og det fins alltid noen som vil prøve å redusere og ødelegge det arbeid de utfører. Men all kritikk blekner og mister sin kraft når en setter den opp mot det mannen har utført. Hjalmar Riiser-Larsens livsverk preger norsk luftfarts historie mer enn noen annen, og hans navn vil alltid bli husket så lenge et norsk fly går opp mot himmelen.

Riiser-Larsen utga høsten 1957 sine memoarer på Gyldendal Norsk Forlag under titelen «Femti år for Kongen».

Finn Arnesen.



Også en landing

Da den franske fotografen, M. Bersse, i sin Piper Cub ble overrasket av regn, tåke og mørke over Caen nylig befant han seg i en vanskelig situasjon. Flyet hadde nemlig ikke instrumenter for blindflyvning. Bersse førte således flyet ned nærmere bakken for å orientere seg, men plutselig stoppet det brått. Det var imidlertid ikke bakken hjulene hadde støtt mot. — Han befant seg nemlig i toppen av to store eketrær, 15—20 meter over bakken.

Bersse's skrik om hjelp tilkalte to jegere, som igjen sendte bud på brannfolk fra Caen. Etter fire timer i sitt lutfige oppholdssted kom Bersse uskadd fra sitt nattlige eventyr.



Voodoo atter en gang

Fire av det amerikanske flyvåpens McDonnell Voodoo jagerfly fløy den 27. november ifjor tvers over det amerikanske kontinent på tider som ligger under rekorden på distansen, satt i juli ifjor av major John Glenn med en Crusader. Glenns tid var 3 timer og 23 minutter, hvilket vil si en gjennomsnittshastighet av 1163 kilometer i timen.

Den første av de fire Voodoo'ene brukte 3 timer og 13 minutter, den andre 3 timer og 10 minutter, den tredje 3 timer 7 minutter og 57,9 sekunder og den fjerde 3 timer 5 minutter og 39,2 sekunder. To av flyene landet i New York, de to andre fortsatte tilbake til Los Angeles, som de nådde etter å ha anvendt henholdsvis 7 timer 12 minutter 18 sekunder og 6 timer 42 minutter 6,7 sekunder.

De fire Voodoo'ene fløy for det meste i 12 000 meters høyde, og gikk ned i 10 500 for etterfylling av brensel fra Boeing KC-135 tankfly.

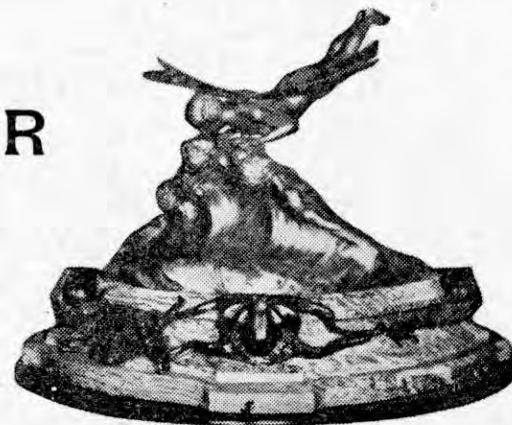


Franske raketter

Den første offisielle meddelelse om at franskmennene driver rakettpøver i Sahara foreligger, idet det franske forsvarsdepartement opplyser at raketten «Monica 5» og «Veronica» er skutt opp i ørkenen til en høyde av 250 kilometer og med en hastighet av 5 000 kilometer i timen. Disse raketten er på henholdsvis 400 og 170 kg og ble begge brakt ned igjen til jorden ved hjelp av fallskjermer.

THE SCHNEIDER CUP

Av ALF-HALVOR KALMOE



Det var kappflyvningene om dette berømte trofeet som ga England Spittfire'n.

I desember 1912 sendte den franske aeroklubben ut en sensasjonell melding. Jaques Schneider, sønn av den kjente våpenfabrikanten, hadde satt opp et trofé — Schneider Cup — for en internasjonal hastighetskonkurranse.

Trofeet måtte vinnes tre ganger innen en periode på fem år hvis et land skulle få det til odel og eie. Og en av betingelsene var at det skulle benyttes sjøfly. Banen skulle gå over vann, og den skulle være på 150 nautiske mil. Den kunne legges i rett luftlinje, en brukket linje, eller i en firkant. En hver nasjonal flyklubb som var tilsluttet det internasjonale aeronautiske forbund kunne stille til start. For å sette fart i denne konkurransen tilbød Jaques Schneider seg å bære utgiftene ved de tre første konkurranser. Det landet som vant et år måtte påta seg å arrangere neste års konkurranse.

Denne meldingen kom til å bety uendelig meget for flyets og flyvningens utvikling.

De første racene ble temmelig freidige. Men så begynte flyindustrien å fatte interesse for Schneider cup. Den innså fort hvilken reklame det lå i at en flytype kunne skilte med at den hadde vunnet racet som fanget hele verdens oppmerksomhet og som alle verdens aviser ofret så mye spalteplass på. De forskjellige lands flyfabrikker støttet sine respektive klubber med fly og ikke minst penger. Og dermed var kappløpet der!

Flyet som vant første gang var fransk, et Deperdussin fly med en Gnomemotor på 100 hk. Farten ble på 74 kilometer i timen og mannen som satt bak stikka het Prévost.

Dette løpet foregikk i Monaco i 1913. Neste år ble racet holdt samme sted. Foruten de seiersikre franskmennene stilte England, Tyskland, U.S.A. og Schweitz opp.

Englenderen Pixon i et Sopwith fly strøk avsted med seieren. Han kom opp i en fart på 140 km. pr. t.

Så kom verdenskrig nr. 1. Nasjo-

nene fikk noe annet å tenke på enn en fredelig kappestrid i luften!

I det første racet etter krigen, i 1920, vant Italia i Venedig med en Savoia S.19. Året etter vant Italia igjen med en Macchi VII. Farten var nå oppe i 179 km/t.

I 1922 i Neapel brøt engelskmennene den italienske seiersrekken med et Supermarine Sea Lion som gjorde 234,5 km/t.

Og så var det Englands tur til å arrangere kappestriden. Da strøk amerikanerne avsted med trofeet midt for nesen på de andre. Flyet var et Curtiss Navy Racer C.R.3.

En som tok denne skuffelsen tyngst var den unge geniale flykonstruktøren ved Supermarine-fabrikkene, Reginald Mitchell. Han som gjorde sitt navn uødelig ved å skape den berømte «Spitfire».

Neste gang gikk konkurransen i Baltimore, U.S.A. Engelskmennene møtte opp med Mitchells nykonstruerte Supermarine S. 4. En helt revolusjonerende flytype. Flyet hadde en motor på 700 hk.

Det var i 1925.

Mitchell måtte svelge en ny, hard skuffelse. Flyet havarerte på grunn av det den gang ukjente aerodynamiske fenomen, «vingeflutter», det er en resonansvibrasjon som oppstår ved store hastigheter.

Den berømte amerikanske flyveren Doolittle, senere general under den andre verdenskrig, sikret seiren for U.S.A. med sitt Curtissfly med en hastighet på 374,2 km. pr. time. Og dermed hadde U.S.A. to napp i Schneider Cup!

Neste gang måtte England trekke seg — pengene manglet. Et italiensk

Macchifly vant løpet helt overlegent med 396,6 km. pr. time.

Det mest bemerkelsesverdige ved dette racet var det italienske flyet, et monoplan på flottører, som hadde en slående likhet med Mitchells konstruksjon.

I 1927 skulle Italia arrangere racet da de jo siste gang hadde vunnet. I september dro hangarskipet «Eagle» til Venedig med R.A.F.'s racergruppe ombord og godt forspent var det. På «Eagles» dekk sto det ikke mindre enn syv topptrimmede fly, to av dem var av Mitchells konstruksjon, Supermarine S. 5.

Supermarinefabrikken hadde alliert seg med motorfirmaet Rolls Royce, men dessverre var ikke motorene blitt ferdige til rett tid og det var installert Napiermotorer på 900 hk. på hvert av flyene. Italia stilte til start med sine blodrøde Macchi M.5 med Fiatmotorer på 1000 hestekrefter.

Englenderne fikk revansje. Flightleutenant Webster halte seiren hjem med en fart på 453,2 km. pr. time.

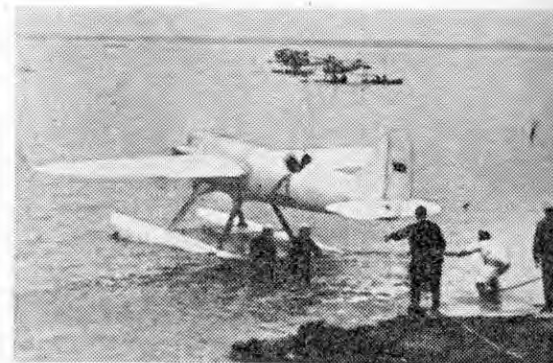
I 1929 var det Englands tur til å arrangere løpet. Da dukket det opp et nytt problem for flyvere og flyviten-skapen! «Black-Out» som vi kjenner så godt til idag, men som var ukjent på den tiden. Black-outen oppsto under skarp sving i stor fart. Banens hjørnepunkter var lagt i en skarp vinkel som det jo gjaldt å runde på kortest mulig tid. Hvis flyveren gjorde svingen for brå ble han fullstendig blindet et øyeblikk. Nå vet vi jo at denne blindheten skyldes at sentrifugalkraften «suger» blodet fra synsnervene. Ja, så var det bare for flyverne som lå i trening å gå opp i stor

høyde, og svinge så kraftig de kunne for å se hvor mye de tålte før de mistet bevisstheten. Der oppe hadde de jo tid til å komme til seg selv igjen, slik at de kunne få rettet flyet opp. . . .

Supermarine S. 6 ble først overtatt en måneds tid før racet skulle gå. Karene som var uttatt måtte drive treningen med fly som ble brukt i forrige race. Og da så endelig Supermarine S. 6 ble prøvelflyet viste det seg at venstre flottør grov seg ned i vannet. Torsjonsvirkningen fra propelleren på en motor på 1900 hk. var årsaken til det. Flyet skar ut og fikk ikke fart nok til å ta av.

Fortvilelse i den engelske leir. Men Mitchell løste problemet raskt! Som på alle de racerfly han hadde konstruert hadde også S. 6 bensinen i flottørene. Mitchell løste problemet på den måten at han lot tankene i høyre flottør bli fylt med nesten all bensin. Derved fikk venstre flottør større oppdrift, selvsagt slik at den motsto propellerens vridningsmoment og holdt seg over vannet. Men dette gjorde jo flyet veldig høyretungt, når det kom på vingene. Med hurtigvirkende trykkpumper ble så bensinen pumpet fra høyre flottør over i venstre og flyet fikk «balansen» igjen på ganske kort tid.

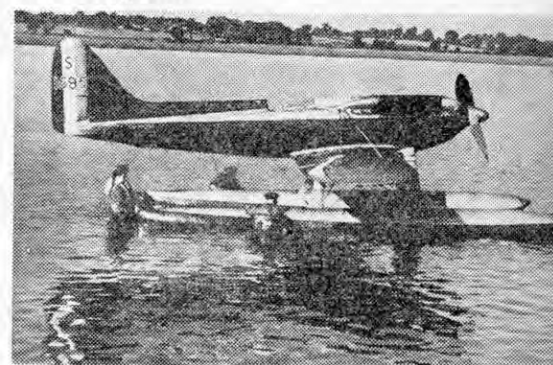
Det ble det mest spennende race i Schneider Cups historie. Like etter startskuddet gikk suste to fly til vær. Supermarine S. 6 og et italiensk Macchifly. Runde etter runde gikk. På en langside lå de to flyene likt og så begynte englenderen å hale fra. Tavlen viste nå 525,7 km. Men seieren var ennå ikke vunnet. Et nytt Macchifly kom fresende som et rødglødende lyn, men med ett skjente det ned mot



Supermarine S.4 som representerte England i 1925, konstruert av Reginald Mitchell.



Seierherren fra 1925, Doolittle's Curtiss-jager. (Over.) (Under) Supermarine S.6, fløyet av R. D. Waghorn.



vannet og unngikk så vidt å bli knust takket være at flyveren kunne sine ting. Han hadde fløyet inn i sin egen eksos i en sving og vindskjermen var blitt dekket av en tykt lag olje så flyveren ble helt blindet.

Og så ventet man italienernes store ess. Et to motorsfly. Men det kom ikke, istedet satte de inn sin siste Macchi. Flyveren var ikke kommet opp i mer enn vel 500 km. før det sprang et rør. Også han måtte nødlande og det gjorde han mesterlig!

Og så ble det altså flight ltn. R. D. Waghorn som ble vinner med S. 6.

I 1931 trakk engelskmennene seg fra det avgjørende sluttstriden om Schneider Cup på grunn av penge-mangel. Men i aller siste liten fikk Royal Air Club en sjekk på to millioner kroner av en dame, Lady Houston.

Mitchell hev seg bokstavelig talt over tegnebordet og konstruerte en ny Supermarine S. 6B.

Dette års race ble en skuffelse. I aller siste liten trakk både Italia,

U.S.A. og Frankrike seg og der sto altså England tilbake.

Og så ble det til at Supermarine S.-6B skulle starte alene. Flyveren var flight ltn. Bootham, en nåværende Air Vice Marshall i R.A.F.

Flyverens ordre var at han først skulle gjennomføre løpet, helst på ny rekord og samtidig forsøke å sette rekord over en 100 km. lang strekning. Han gjennomførte begge deler med glans.

England hadde vunnet Schneider Cup for alltid. Dens saga er ute. Og i dag står det mektige trofeet i Royal Air Clubb i London, beundret av alle, gamle som unge medlemmer.

Om ham som skjenket Schneider Cup er det å fortelle at han døde i den ytterste fattigdom mens nasjon på nasjon ofret millioner av kroner i forsøket på å erobre trofeet han hadde satt opp.

Trofeet forestiller fartens ånd som kysser bølgene. Det er støpt i gull, sølv og bronse og har en betagende virkning.



Første britiske Atlanterhavsfly

Den 19. desember fløy det turboprop-drevne Bristol Britannia passasjerfly fra London til New York og åpnet dermed B.O.A.C.'s nye Atlanterhavsrute med denne type.

Begivenheten er en milepel i engelsk luftfart, idet Britannia er det

første britisk-byggete fly som settes inn i regulær passasjertrafikk over Atlanterhavet og betegner et brudd på avhengigheten av amerikanske maskiner på denne viktige flyruten. Britannia flyr strekningen på omkring 12 timer uten mellomlanding og tar 52 passasjerer.

Hermann Geiger (ytterst til venstre) og hans berømte Piper Cub unnsætter en skadet skiløper i høyfjellet.



ALPENES VÅGHALS

Den sveitsiske flyveren Herman Geiger er verdenskjent for sine dristige landinger i de sveitsiske alper.

Av ROLF ENGESLAND

— Det har vært en skredulykke på Monte Calme, De må komme øyeblikkelig . . . !

Hermann Geiger slengte telefonen på plass, ropte adjø til sin kone og hev på seg noen varme klær mens han løp ut til sin vesle Piper Cub sportsmaskin, som alltid står klar til start på den lille flyplassen i Sion, Sveits.

Et par minutter senere var den berømte Alpeflyver atter på vingene; på vei for å redde liv i den ville og snedekte fjellverdenen høyt, høyt der oppe under de drivende skyer.

Uten et øyeblikk å være i tvil om kursen, førte han den spinkle, en-

motors maskinen trygt inn over den forrevne og umåtelige masse av sne og is og grå granitt. Høyere og høyere steg Cub'en og videre og videre bredte Europas mest storslagne natur seg ut under ham.

Men denne gang hadde ikke Geiger tid til å nyte den praktfulle utsikten.

Før han slengte telefonrøret på, hadde han fått vite at tolv skiløpere var tatt av skredet. De hadde utløst et kjemperas da de satte utfor en fjellskråning, og samtlige var blitt kastet overende og begravd under de tordnende snemassene.

Forhåpentlig var i hvert fall noen av dem fremdeles i live; men sannsynligvis lå de hardt såret under sneen — så hvert sekund som gikk før hjelpen kom, kunne bety liv eller død for de stakkars menneskene.

Som en prikk forsvant den lille maskinen inn over de hvite fjellene, med kurs mot Monte Calme — —

— — —
Tyve minutter etter at Hermann Geiger hadde startet, var han nådd opp til ulykkesstedet. Fjellet var her så bratt at andre enn Geiger ville fort ha oppgitt å finne noen landingsplass.

Etter å ha sirklet rundt et par ganger for å undersøke den steile fjellsiden litt nærmere, oppdaget han imidlertid en liten hylle som han mente var stor nok til å lande på — og satte kurs rett mot den.

Under seg kunne han se de skremmende sporene etter skredet: Det hadde satt veldige snemengder i bevegelse over en strekning som var tre-fire hundre meter lang og et par hundre meter bred. — — — Noen skispor forsvant inn i skredet på den ene siden, men ingen av dem kom ut igjen på den andre.

Fra den lille avsatsen som Geiger hadde valgt som landingsplass het fjellsiden nedover, først slakt, så bratt, som en vegg. Geiger satte Cub'en mot hellingen under avsatsen, drosslet ned og trakk nesen på flyet opp inn til han fløy parallelt med skråningen. Med flapsen nede lot han så flyet ta bakken og for full motor bar det så oppover skråningen til han nådde det lille platået.

Noen fjellførere fra bygden var allerede nådd frem til ulykkesstedet og sammen med dem satte Geiger igang med redningsarbeidet.

Samtlige tolv skiløpere ble funnet. Ti av dem var fremdeles i live; men fem var så hardt skadet at de hurtigst måtte komme under legebehandling for å ha håp om å stå det over.

Og å få dem dit, det var Hermann Geigers jobb.

En etter en ble de skadede båret bort til flyet, og en etter en ble de fløyet ned til sykehuset i Sion. Deretter var det de fem uskaddes tur, og til slutt hentet han de to likene.

Startmulighetene var så små at

Geiger simpelthen måtte la Cub'en ta sats på den vesle sneflekken, og så faktisk hoppe ut i luften som en skihopper.

Men den slags akrobatikk var noe den dristige flyveren hadde lang trening i — —



I løpet av de fire-fem årene Hermann Geiger har drevet sin fantastiske flyredningstjeneste i Alpene, har han reddet nærmere et halvt tusen fjellklatrere og skiløpere fra å omkomme der oppe i det ugjestmilde og farlige ødet. Dessuten har han sikkert spart vel så mange liv ved å bringe mat, utstyr og medisiner til avsidesliggende landsbyer, gårder og fjellhytter, når sneen har avskåret dem fra omverdenen.

Geiger er ikke den første som har foretatt dristige landinger og starter på utilgjengelige steder i fjellet. Men mens andre flyvere har utført lignende bedrifter som isolerte foretagelser, har Geiger gjennom flere år hatt slik flyvning som yrke og har spesialisert seg på det.

Kanskje det mest bemerkelsesverdige ved Geigers arbeide er den teknikk han har utviklet for redningsarbeide med fly i fjellet. Som han landet på Monte Calme kan han lande på andre, høyst forskjellige og like utilgjengelige steder. Alt han trenger er en forholdsvis jevn og plan hylle i fjellet på ca. 40 meter. Skråningen nedover fra denne avsatsen må ikke være for bratt (mer enn 10°) det første stykket.

Ved siden av å stille de største krav til Geiger som flyver er det innlysende at slike landinger og take-offs under høyst forskjellige forhold også krever av ham et førsteklasses kjenn-

skap til vær, vind og sne i fjellet. At han oppfyller kravene vil det faktum at han gjennom årene ikke har hatt et eneste alvorlig uhell bære vitne om.

Geiger er flere ganger blitt spurt om ikke hans redningsarbeide og hans vanlige turer for å bringe forsyninger lettere kunne utføres med et helikopter.

— I enkelte tilfeller kunne det kanskje det, svarer han. — Men et heli-

kopter er bygget for å operere i forholdsvis små høyder; det kan vanskelig stige opp til de fire-fem tusen meter høye toppene hvor jeg ofte må fly når en eller annen fjellklatrer har vært utsatt for ulykke.

Dessuten er et helikopter mangfoldige ganger dyrere både i anskaffelse, vedlikehold og drift enn en Piper Cub.

Nei, med maskinen min skal jeg påta meg å frakte proviant og utstyr billigere enn med et muldyr.



SAMLEPERMER

til Luftens Helter, Detektiv-Magasinet, Western og Romantikk i førsteklasses kvalitet, med shirtingrygg og gullskrift, kan nå skaffes.

Permene leveres for kr. 5,95 pr. stk. portofritt, og bestilles ved å innsende beløpet over postgiro 15848 (skriv magasinets navn og de årganger De ønsker bakpå talongen) til

KJELL A. DØHLEN, Papirindustri,
Postboks Oslo 947. Tlf. 68 02 64.

På grunn av plassmangel kan vi dessverre ikke her behandle spørsmål som nylig er besvart i denne spalte eller annet sted i bladet. Innsendte spørsmål blir besvart i tur og orden — dessverre kan vi ikke svare leserne direkte pr. brev unntatt i særlige tilfeller.

DE SPØR- VI SVARER

- a) Er det en Mosquito i Norge eller et fly som ligner det, hvilken type er det?
b) Hvorfor får ikke Norge F-100 Super Sabre?
c) Hvilke typer jet-fly har Norge?

«P.1»

SVAR:

- a) Det flyr ingen Mosquito i Norge i dag. Vi har heller ikke flytyper som ligner det.
b) Det er militært spørsmål.
c) F-86 K Sabre — F-86 F Sabre — F-84 G Thunderjet, RF-84 F Thunderflash — T-33 To-seter (Shooting Star).

Fins det noen flyfabrikk i Norge?

SVAR:

Det finnes ingen fabrikk som bygger fly i Norge, men det finnes verksteder som reparerer fly og motorer. SAFE, Braathen på Sola, SAS på Førnebu. Flyvåpnet har større verksteder på Kjeller og Horten.

Hva er forskjellen på Silver Star og Shooting Star? Hvilket av disse har Norge? Hvor fort er det vanlig at et RF-84 F Thunderflash går, i stup? Hva er fordelene med at DH 110 har cockpiten mer på den ene siden? Finn Stokke.

SVAR:

1. Silver Star ble bygget i Canada på lisens fra Lockheed fabrikkene. Det er et T-33A Shooting Star to-seters treningsfly, men har Rolls Royce Nene jet-motorer istedenfor Allison J33-A-23 som den amerikanske utgave vi benytter her.
2. RF-84 F kan passere Mach 1 under stup.
3. Fabrikken oppgir ingen data om det.

1. Kan jeg få alle opplysninger om Lockheed F-94 C.
2. Saab-32 Lansen.
3. S.E. 5000 Baroudeur.
4. Lockheed XFV-1.

«Flying Fortress».

SVAR:

1. F-94 C har Pratt & Whitney J-48 P-5 jetmotor med etterbrenner. Den har tynnere vinger og lengere nese enn F-94 B og A. Halvflaten er pilformet. Sideror og finner er også litt større. Samme vingetipptanker som på F-94 B. F-94 B. Vingspenn 11.38 m., lengde 13.57 m., høyde 4.54 m. Vekt 9 000 kg. Flyet kan ta 48 raketter.
2. SAAB-32 Lansen er en to-seters allværsjager. Typen var en av de første som passerte lydturen (1953). Den har en Rolls Royce Avon RA7 jetmotor. Hastighet over 1 100 km./t. Vingspenn 13 m., lengde 15 m., høyde 5 m. Vekt 10 000 kg. (Se Månedens Fly - 11. L.H. nr. 6 (14.))
3. S.E. 5000 Baroudeur er en en-seters jager. Ved start benytter den en trehjuls «tralle» og lander på skinne. Den kan operere fra flyplasser med rullebaner på bare 700 meter. Typen passerte Mac. 1 i juli 1954. Vingspenn 10 m., lengde 13.49 m., høyde

3.6 m. Motoren er en SNECMA ATAR 101.

4. Lockheed XFV-1 er et en-seters eksperimentfly som er konstruert for vertikal start og landing. I horisontalflykt oppnår den en hastighet på ca. 800 km./t. Motoren er en Allison T 40 turbo-propmotor som driver to kontraroterende propellere.

1. Hva slags brensel bruker raketene for det meste?
2. Hvorledes fremstilles surstoff i fast form — i flytende form?
3. Tekniske data over F84F Thunderstreak og F-89D Scorpion?

2 flyinteresserte fra Haga.

SVAR:

1. Fjernstyrte raketter benytter både fast og flytende brennstoff. Den mest benyttede faste er Korditt, den flytende er ofte en blanding av alkohol og surstoff.
2. Surstoff i fast form finnes vel neppe. Flytende surstoff fremstilles ved en kombinasjon av avkjøling og trykk.
3. F-84 F Thunderstreak fløy første gang 1951. Den har pilformede vinger 40°. Vingspenn 10.25 m., lengde 12.73 m., høyde 4.37 m. Maks. hastighet over 960 km./t. Rekkevidde over 1 600 km. og tjenestehøyde 13 750 m. Bestykningen er 6 .50-in maskinkanoner, 4 i kroppen og 1 i hver ving. Det kan også ta 24 raketter eller 4 500 kg.s bomber. Motoren er en Sapphire eller J73 jet.
4. F-89 D Scorpion har i motsetning til F-89 ikke kanoner i nesen, men i stedet i alt 104 2,75 tomers raketter montert i vingespissene. F-89 D har to Allison J35-A-35 jet motorer hver på 2 540 kg. trykk som gir den en hastighet på ca. 1000 km./t. Vingspenn 17.13 m., lengde

16.26 m. og høyde 5.36 m. Totalvekt 18 000 kg. Tjenestehøyde 13 500 meter.

1. Hvilke typer privat- (eller speiderfly) har Norge?
2. Hvilke typer sjøfly har Norge?
3. Hvilken forskjell er det mellom Lockheed T-33, Republic F-84 E og G «Thunderjet» når man ser dem i luften nedenfra?
4. Hvilke helikoptertyper bruker Scancopter Service?
5. Hvilke typer biplaner er det vanlig å se i Norge?

G. S. S.

SVAR:

1. Piper Cub, Luscombe — Sea Bee, «Finnmark», de Havilland Otter, Norseman, C-5, Tiger Moth, Fairchild Argus, KZ, Fairchild Cornell, Cadet, Tripacer, Cessna.
2. Catalina PBY-5A, Finnmark, Seabee, Short Sealand, alle flybåter. Andre typer kan benytte flottorer.
3. Lockheed T-33 har spiss nese. Vingene er mere tilspisset enn på F-84. F-84 E og G har og butt nese. Begge typer kan ha tipptanker.
4. Bell helikoptere av forskjellige utgaver, Bell 47 D1, 47 G2, og 47 J.
5. de Havilland «Moth».

Når omtrent sluttet det norske flyvåpen å bruke propelljagere? F. eks. Spitfirejagere.

H. A.

SVAR:

I 1948 fikk Flyvåpnet de første Vampire FB.5 og FB.52 og Vampire T.55 toseters treningsfly. I 1951 fikk Flyvåpnet F-84 E og F-84 G Thunderjets.

Det er mange måter å komme seg inn i fiendtlig område på. En kan krysse grensen fra en vennligsinnnet nabostat, en kan gå i land fra en båt eller en ubåt, eller en kan komme fra luften – ved å gå ned med et lite fly eller pr. fallskjerm.

Da jeg meldte meg frivillig til et «farlig en-manns oppdrag», ante jeg hverken hvor jeg skulle utføre det, eller hvordan jeg skulle komme dit.

liernerne gjorde invasjon i landet før krigen, og kong Zog måtte flykte sammen med sine søstre. Jeg husket et bilde av dem i avisene.

Det var i juli 1943 jeg gikk ombord i en Halifax bomber i Nord-Afrika. Jeg hadde fullført spesialopplæringen, hadde foretatt det nødvendige antall treningshopp i fallskjerm, og kjente flere måter å drepe en mann lydløst på. Jeg hadde også

med sersjanten som skulle sende oss ut når tiden var inne til å hoppe, forsøkte vi å gjøre oss det så komfortabelt som mulig på de stoppede pakkassene og de andre sakene som var lastet inn i flyet.

Time etter time durte vi av gårde gjennom natten. Jeg døste av litt, men ble brått vekket av voldsom motordur. Jeg skvatt opp, lys våken. Var det fiendtlige jagere? Nei, jeg kunne ikke høre noe skyting, så det var det ikke. I den svake belysningen så jeg bakover mot halen på flyet. Et svært, svart hull gapte mot meg i bunnen av flyet. Sersjanten satt på huk ved kanten av det, mens han dro innpakkingspapiret av noen pakker og kastet innholdet ut i natten.

Jeg gikk bort til ham.

– Hva er det De gjør? spurte jeg.

– Jeg kaster ned flyveblader over Grekenland, fortalte han. Kan De ikke hjelpe meg litt?

Jeg satte meg ned på huk ved siden av ham, mens jeg så ut i det kullsvarte tomrommet under oss. Det var et redselsslagende syn. For å få tankene bort fra faren jeg snart skulle begi meg ut på, hjalp jeg ham med å pakke ut flyvebladene og kaste dem ned over Grekenland. Jeg håpet inderlig at bildene og teksten på bladene ville hjelpe til med å få en slutt på krigen.

Snart var alle bladene kastet ut, og millioner av små papirlapper dalte ned mot jorden under oss.

Jeg gikk tilbake til plassen min på pakkassen, og etter å ha tatt en slurk av romflasken, falt jeg i en urolig søvn.

– Våk opp! Vi er nesten fremme! En kraftig hånd rystet meg nok en gang tilbake til livets harde virkelighet.

De to soldatene holdt på med å samle sammen utstyret sitt og sette på seg fallskjermene.

– Dette var altså det avgjørende øyeblikk. Snart ville vi seile gjennom luften ned mot det fiendtlige landet under oss. Jeg hadde fått beskjed om at vi ville bli mottatt av en gruppe motstandsfolk, men det var over fire timer siden jeg hadde fått høre det, og vi var alle klar over at mulighetene også var til stede for å få en ytterst uvennlig mottagelse. Albania var jo okkupert både av italienerne og tyskerne. Alle forsyninger som ble sendt til Grekenland gikk gjennom dette landet.

Sersjanten åpnet nok en gang det forferdelige hullet i bunnen av flyet. Vinden brølte forbi, og mørket sto som en tett vegg under.

– Hvem hopper først? spurte han.

Vi var allerede blitt enige om hvilken rekkefølge vi skulle hoppe i, så radiotelegrafisten sa: – Jeg er førstemann. Han så meget blek ut i det svake, gule lysskjæret inne i flyet. Jeg kastet et blikk på den andre soldaten. Han tygget hardt på tyggummien sin, og det samme gjorde jeg.

Sersjanten grep kroken i enden av linen som hang på fallskjermsekken til telegrafisten, og huket den på plass på en wire som gikk oppe under taket i flyet. Så gjorde han det samme for den andre soldaten. Begge to kontrollerte at han hadde gjort det riktig. Livet deres avhang av det.

Når de hoppet ut av flyet, ville disse linene rive bort trekket på fallskjermene de hadde på ryggen, og så kunne de åpne dem, mens linene med trekkene ble trukket inn i flyet igjen av sersjanten.



Slik opplevde den engelske major G. Field et hopp over Albania under krigen. Historien er utrolig – men den er sann.

Det eneste fremmede sproget jeg snakket var fransk, så jeg antok at jeg ville bli sendt til et fransk-talende land. Tenk Dem hvor forferdet jeg ble da jeg fikk beskjed om at jeg skulle dra til Albania, og at jeg måtte komme meg inn i landet ved å hoppe ned i fallskjerm. Jeg hadde faktisk bare hørt om Albania én eneste gang tidligere, og det var da ita-

lært å avspore et tog, sprengte en bro, eller sette en kraftstasjon ut av drift.

Sammen med en radiotelegrafist og en menig soldat kløv jeg inn i buken på den svære, svartmalte bomberen. Snart etter suste vi nedover startbanen, mot den lave kveldssolen og Balkan.

Bortsett fra et svakt lys inne i flyet, var det helt mørkt. Sammen

— Før dere hopper, vil dere hjelpe meg å bli kvitt disse pakkassene? spurte han. Vi gjorde det. Hver gang motorduren ble svakere, satte flyet snuten ned, det røde lyset over døren ble grønt, og så gjaldt det å skyve ut alt vi rakk før motorene tok i for fullt igjen, nesene rettet seg opp, og vi fløy i sirkel. Mens vi holdt på med dette, oppdaget jeg endelig noe under oss. Jeg kunne se små, blafrende bål som formet bokstaven «L». Mottagelsen vi ville få var altså vennlig likevel. Gudskjelov for det. Det eneste jeg behøvde å bekymre meg om nå, var om fallskjermen ville åpne seg. Mens jeg gikk på treningskurset hadde jeg sett én som ikke gjorde det. Den lignet på et vakkert romersk lys. Den sto rett til værs over den stakkars fallende mannen og minnet mest av alt om et stearinlys.

På ny throtlet flyveren motorene tilbake, flyet satte snuten ned, det røde lyset gikk over til grønt, og vi fikk lempet ut resten av pakkassene vi hadde hatt med oss.

— Nå er det dere to, sa sersjanten. Han plaserte de to soldatene på hver sin side av hullet, og der satt de med benene utenfor. Jeg var for redd til å se ned i mørket flere ganger, så jeg betraktet bare lampen over døren. Vi fløy i en sirkel igjen, og så kom plutselig lyset.

— *Action stations*, nr. 1, ropte sersjanten. — GÅ, nummer to — GÅ. Jeg så mot åpningen. Der det hadde vært to menn, var det nå ingen. De hadde hoppet ut.

— Kom igjen, sir. Det er Deres tur nå, sa han til meg. Jeg hadde mest lyst til å løpe bort i den enden av flyet som lå lengst unna og gjemme meg, men jeg visste det var nytteløst.

På en eller annen måte ville jeg bli dyttet ut.

Jeg ga sersjanten linen og så på mens han hektet kroken på wire'en. Jeg tygget hardt på tyggegummien, og forsikret meg om at utløserpensnen til fallskjermen satt godt sammen. Jeg sjekket Lugerens for å se om den var ladd og hadde sikringen på, og kjente etter at romflasken lå trygt i brystlommen på flydressen.

Så satt jeg på kanten av åpningen. På ny fikk jeg et glimt av bålene under oss, og flyet satte nok en gang snuten ned. Jeg følte meg syk. Jeg torde ikke se på sersjanten, så bare på den vesle glasslampen over døren som ville gi signalet. Det røde lyset kom på. Og i det øyeblikk brøt helvete løs.

Med voldsom larm kom maskingeværkuler susende inn gjennom sidene på bombeflyet. Rødgledende metallbiter regnet ned over gulvet. Flyet ble brått kastet inn i en sving da flyveren forsøkte å komme seg unna angrepet, og sersjanten mistet balansen. Han snublet i gulvnaqlene og falt med hodet først mot det gapende hullet i bunnen av flyet.

På samme tid ropte flyveren over radioen: Fiendtlige fly!

Jeg kunne høre haleskytteren begynne å skyte med mitraljøsene. Jeg grep etter sersjanten, samtidig som jeg måtte passe på så jeg ikke tok overbalansen og falt ut selv. Jeg satt helt ytterst på kanten av åpningen med føttene dinglende utenfor, og hadde ikke noe å holde meg fast i.

Da sersjanten falt forover, slo han ut med armene for å gripe tak i meg. Noen sekunder lå han tvers over det mørke hullet med benene over på den andre siden mens han holdt

seg fast i meg. Ansiktet hans lå ned mot det tette mørket under.

Det var da jeg ble oppmerksom på at han ikke hadde på seg noen fallskjerm. Hvis jeg ikke klarte å trekke ham inn i flyet igjen, var han forlapt.

Flyveren manøvrerte den store bomberen som den skulle være en Spitfire. På ny kom det øredøvende, klapprende smell da angriperens kuler rev opp flysidene og kastet glødende metall- og trebiter rundt oss. Lyset inne i flyet gikk ut. Stakkato-lydene fra maskingeværene ga gjengklang inne i flyet, og så kom en serie eksplosjoner da ammunisjonsbeltene som hang langs sidene av flyet ble truffet.

Nå blandet også kuler fra disse beltene seg i dødssymfonien der de rikosjetterte rundt inne i flyet og skar gjennom flysiden og ut i natten.

Imens fortsatte sersjanten og jeg vår kamp mot døden over det gapende hullet. Med et voldsomt lysglimt ble plutselig hele det indre av bomberen et inferno av ild og røyk.

Jeg befant meg nå i et forferdelig dilemma. Kunne jeg klare å redde flyet og mannskapet? Kunne jeg få slukket brannen? Det hang slukningsapparater på vegge, og kanskje ville jeg klare å kvele ilden. Men jeg innså klart at jeg ikke ville klare både å få sersjanten inn i flyet igjen og etterpå slukke brannen. Ilden slo om seg for raskt til at det ville bli tid til det.

Den harde kampen mot døden begynte å sette sine merker på oss begge, og dessuten ga den tunge flydressen og fallskjermsekken meg ekstra besvær.

— Hjelp, å kjære Gud hjelp! mum-

let mannen da grepet hans rundt meg langsomt løsnet.

På tross av at jeg hadde fallskjermen på ryggen, fant jeg ut at den eneste måten jeg kunne redde sersjanten på, var ved å kaste meg bakover og samtidig dra ham over hullet til siden jeg selv satt på. Hvis jeg skulle ha håp om å redde både mannen og flyet, gjaldt det ikke å kaste bort tiden.

— Jeg skal dra deg over på denne siden, ropte jeg for å overdøve larmen fra brannen, maskingeværkulene og eksplosjonene i ammunisjonsbeltene.

— Når jeg roper NÅ, skal du spenne fra med benene så hardt du kan. Hører du hva jeg sier?

— Ja — men la det for Guds skyld skje kvikt! Jeg klarer ikke å holde meg fast stort lenger, gispet han.

— OK — NÅ! brølte jeg og kastet meg bakover. Samtidig spente sersjanten fra med restene av sin styrke mot den andre kanten av hullet.

Vi balanserte visst på kanten av fallskjermsekken min. Den nederste halvdelen av kroppen hans hang utenfor flyet og ble trukket bakover av luftpresset. Bit for bit akte jeg meg bakover og dro ham lenger og lenger inn i flyet.

Svetten rant i strie strømmer, lungene mine var fulle av røk og kruttos, og pusten kom i smertefulle, halvkalte gisp.

Endelig så det ut til at vi skulle klare det. Sersjanten klarte å få det høyre kneet opp å kanten av hullet på min side.

— Jeg skal holde deg mens du tar tak i kanten og skyver oss lenger inn, gispet jeg.

Langsomt løsnet han taket, og jeg

tok tak i livremmen hans bak og klemte ham ned mot meg.

Det var blitt voldsomt varmt bak meg nå. Ville jeg klare å slukke brannen? Hva var skjedd med resten av mannskapet på bomberen? Maskingeværilden var opphørt, men flyet skjente fremdeles frem og tilbake over himmelen.

Jeg hadde ikke hørt et ord over radioen siden flyveren hadde ropt «Fientdlige fly». Kanskje sersjanten og jeg var alene i flyet. Hvis så var tilfelle, måtte vi komme oss ut så raskt som mulig, før vi crashet mot et av fjellene under oss.

Med en kraftanstrengelse kastet jeg oss begge bakover og til siden. Sersjanten lå trygt og sikkert på bunnen av flyet. Pusten hans kom i lange, hivende gisp.

— Vi må få slukket brannen! peste han og gjorde et forsøk på å komme seg opp.

Jeg vet ikke hvor lenge vi hadde kjempet mot døden der på kanten av åpningen, men tiden må ha virket mye lenger for sersjanten enn for meg. Og for meg hadde det vært som en menneskealder. Jeg hadde akkurat kommet meg såpass at jeg klarte å reise meg opp da en stemme brått kom inn over radioen:

— Forlat flyet — hopp ut!

Alle mine håp om å slukke ilden sank i grus, og om vi ikke snart kom oss ut av denne brennende likkisten ville vi miste livet.

— Hvor er fallskjermen din? spurte jeg sersjanten.

— I det skapet der borte, svarte han og pekte mot den venstre siden av flyet. Jeg så dit. Skapet var omspent av flammer, og med det også fallskjermen. Mannen så på meg, og

ansiktet hans var fylt av desperasjon. — Det er best du ser å komme deg ut, sa han. — Ha takk for at du reddet livet mitt, forresten — men det ser ut til at min time er kommet.

— Jeg kan ikke forlate deg her! ropte jeg. — Fins det ikke noen flere fallskjerner noe annet sted?

— Nei, hver av mannskapet har sin — skynd deg nå, hopp før det er for sent, brølte han, og dro meg mot åpningen.

— OK, mumlet jeg og grep ham om livet. — Hold deg fast i meg, vi hopper sammen!

— Fallskjermen din kan ikke bære oss begge, og så blir du drept også, ropte han og forsøkte å skyve meg unna. Et kort sekund kjempet vi der på kanten av det mørke hullet. Det var underlig å tenke på at for en liten stund siden hadde jeg gjort mitt beste for å hindre ham i å falle ut fra det hullet jeg nå prøvde å dytte ham ut gjennom.

Jeg sto nærmest åpningen. Jeg tok ekstra godt tak i sersjanten samtidig som jeg tok et skritt bakover. I et kort sekund prøvde han å rive seg løs, men så skjønte han det var for sent, og akkurat som en drukkende mann klamrer seg til det minste strå, vil en mann som hopper ut fra et fly uten fallskjerm forsøke å klamre seg til det som kan berge livet hans.

Han kastet begge armene rundt halsen min, og sammen falt vi ned gjennom åpningen og ut i den kullmørke natten.

Jeg vet ikke hvilken fart flyet hadde da vi hoppet, men luftpresset var voldsomt. Mens vinden suste rundt oss ble vi kastet rundt og rundt i den kalde natteluften. Jeg presset sersjanten inntil meg. Jeg hadde kjem-

pet så hardt for livet hans at jeg ikke skulle la ham få dø nå heller.

Plutselig hang vi stille og vugget i den klare, kalde fjelluften. Jeg åpnet øynene. Kjempebomberen skar avgårde bort fra oss som en enorm fakkell.

Over oss drev fallskjermtrekket sakte nedover, og bak det fulgte linen som det brant livlig i. Hvis den linen var brent av før vi hadde hoppet, ville ikke fallskjermen ha blitt trukket ut av trekket, og vi ville begge to gått rett i bakken og blitt drept.

Jeg klemte sersjanten enda fastere. Snart ville vi ta bakken. Jeg så ned. Alt var mørkt, og jeg kunne ikke se signalbålene lenger. Partisanene måtte enten ha slukket dem for at ikke de fiendtlige jagerne skulle angripe dem, eller også var vi drevet avgårde bort fra bålens mens flyet brant.

Mens jeg fremdeles holdt godt om mannen jeg hadde reddet, ventet jeg på at vi skulle ta bakken. Han hadde ikke sagt et ord siden vi hoppet ut fra flyet. Jeg antok han fremdeles forsøkte å oppfatte at vi hadde forlatt det brennende flyet, at fallskjermen hadde åpnet seg, og i alle fall hittil hadde brakt oss velberget gjennom luften. Selv var jeg så fylt av

rivende følelser etter disse forferdelige minuttene at jeg følte meg syk og slett ikke hadde lyst til å snakke.

Jeg var fremdeles bekymret for hvordan vi ville lande. Vekten av oss begge ville gi en langt hardere landing enn et fallskjermutsprang vanligvis gjør.

Jeg fortsatte å se nedover. I et kort øyeblikk var det som mørket ble enda noen grader tettere.

— Pass opp! ropte jeg, — vi er nede.

Instinktivt slappet jeg av. Vi tok bakken nokså hardt, men på en eller annen måte tok jeg mesteparten av trykket. Jeg mistet pusten en liten stund.

Jeg slapp sersjanten, som fremdeles lå oppå meg. Han rørte seg ikke.

— Kom deg vekk, sa jeg. — Vi er nede på bakken nå!

Han rørte seg ikke. Jeg ristet i ham. Han rullet langsomt bort fra meg. Å, well, han må ha besvimt, tenkte jeg og famlet i lommene etter lommelykten og romflasken.

Jeg slo på lykten og fant ansiktet hans i mørket. Det så helt hvitt ut. Jeg følte på det. Det var iskaldt. Jeg kjente på pulsen hans, men fant den ikke. Han var død.

Liker De LUFTENS HELTER?

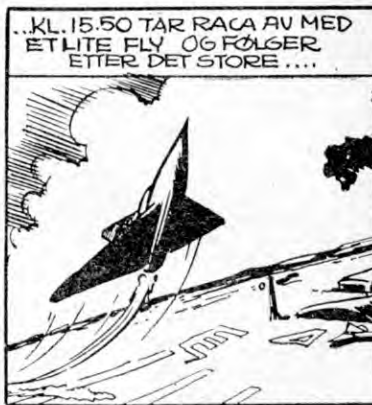
Hvorfor da ikke ta et abonnement på bladet?

«LUFTENS HELTER» utkommer hver måned. Magasinet koster 75 øre i løssalg og abonnementspris er kr. 9,— pr. år, kr. 4,50 pr. halvår. Utgitt av Bladkompaniet A/S, redaktør Claus Huitfeldt, M.A. Redaksjon og ekspedisjon, Storgaten 31, Oslo. Trykt i boktrykk hos Otto Stenersens Boktrykkeri, Oslo. — Bladet må ikke lånes eller leies ut i ervervsmessig øyemed.



RAKETTBILEN

Siwa og Gomu har bortført professor Afe-lius fra forsknings-sentret i Colorado for å sikre seg de hemmelige «Galeor» tabellene. Raca forfølger dem og finner raket-bilen deres — tom



Fortsettes i neste nummer

Engelsk lettere enn De tror -

Skoleskrekken har skremt mange fra å lære seg skikkelig engelsk. Men etter at NATURMETODEN har satt en strek over glose- og grammatikk-pugget, har hundretusener av kvinner og menn kunnet fullføre planer de i årrekker har skjøvet til side. I år følger nye tusener etter —

Over 1/2 million elever i 9 land hittil.

I dag brukes kurset «English by the Nature Method» i 9 land. Språkprofessorer ved universitetene i alle disse landene anbefaler kursene. Den enorme oppslutningen, over 1/2 mill. elever hittil, skyldes vesentlig at tidligere elever forteller venner og bekjente hvor lett det er å lære etter *Naturmetoden*.

Hemmeligheten ved Naturmetoden.

Det er galt å si at man ikke kan lære engelsk på de gamle skolemestermåtene. Det er bare det at det er så meget lettere etter *Naturmetoden*, så meget lettere at mange flere kan gjøre alvor av det. Språk læres lettest på den måten alle bruker når de lærer sitt morsmål: Man må lære å tenke på det nye språket fra første stund. De må da selvfølgelig begynne i det små, men i løpet av få hefter vil *Naturmetoden* ha lokket Dem videre så Deres «engelskhjerner» kan tenke på stadig flere områder.

Hemmeligheten er å lære engelsk som engelske barn lærer det, først noen få ord, så stadig flere. Men De har en fordel fremfor engelske barn. Hjernen Deres er mer utviklet og trent i tenkning. De behøver ikke å lære og tenke fra grunnen av. De skal bare lære å tenke på engelsk.

Professor Lorentz Eckhoff ved Universitetet i Oslo skriver om metoden:

«Den vitner om pedagogisk innsikt, og den er omhyggelig gjennomtenkt, det er kanskje derfor den virker så naturlig. Den går fra det kjente til det ukjente så rasjonelt at eleven er nødt til å innse betydningen av det nye ord. Jeg gir «English by the Nature Method» min beste anbefaling.»

Elevene forbløffet over resultatene.

En ting er at en rekke språkfolk anbefaler metoden. (De har skrevet hva de mener i brosjyren

«*Naturmetoden*, rette veien til engelsk»). En annen ting er hva elevene selv sier. Her er et eksempel på et brev fra en elev: «Jeg må innrømme at jeg var ikke så lite skeptisk da jeg hadde lest Deres brosjyre. Men da kurset var så billig, besluttet jeg meg til å prøve allikevel. Betenkeligheten forsvant straks fra begynnelsen, og allerede da jeg hadde lest 3—4 hefter, kunne jeg merke hvordan språket levete seg inn i meg. Av og til gikk jeg i tanker og gjentok de setningene som sto i bøkene, og plutselig kunne jeg sette sammen nye setninger som jeg aldri hadde sett før. Jeg kan fortelle at jeg nå korresponderer med en ung, engelsk dame. Jeg leser hennes brev uten vanskelighet, og hun har til og med rost meg for mitt engelsk. Så jeg må si at jeg er veldig fornøyd med kurset, og jeg anbefaler det til alle som har tid til å ofre en halvtime om dagen.

Det koster mindre enn kr. 2,— pr. uke

De får 16 studiehefter på tilsammen 740 sider, et innledningshefte på norsk og tre ordbøker. Når De sender inn svar på øvingsoppgavene til de 60 kapitler i kurset, får De rettelse og veiledning av lærerstanden under ledelse av lektor ved Universitetet i Oslo, R. I. Christophersen.

Gratis og uten forpliktelse kan De få vite mer om Naturmetoden.

Naturmetoden kan komme til å bety en hel del for Dem. Denne annonsen kan ikke fortelle Dem mye om den. Mere kan De få vite ved å skrive etter brosjyren «*Naturmetoden*, rette veien til engelsk». Det koster Dem ikke noe og binder Dem ikke på noen måte. Skriv nå med det samme Deres navn og adresse på kupongen nedenfor, klipp den ut og send den inn. Det kommer De aldri til å angre på.

Send meg gratis, portofritt og uten forpliktelse for meg selv brosjyren

«NATURMETODEN - rette veien til engelsk»

Herr
Fru
Frk.

Adresse:

1. Skriv Deres navn og adresse på kupongen
2. Legg den i en konvolutt og send den til.

NORDISK SPRÅKFORLAG
Smestad - Oslo

L. H. 1-58.