



LUFTENS HELTER

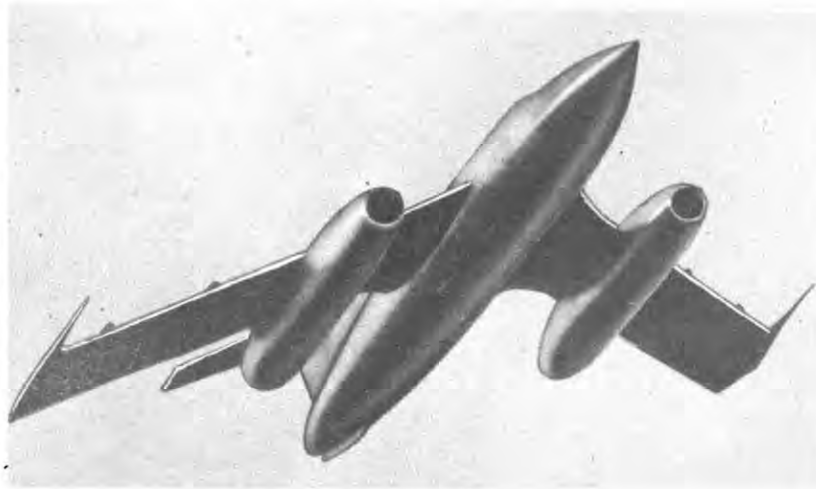
SPITFIRE

Av Finn Arnesen

Historien om
Reginald Mitchell
mannen som skapte
Spitfire'en og reddet
England.

Nr. 6 (38)
75 øre

Nytt kapitel om flyhelten Robert Tuck:
«PÅ HODET I SJØEN»

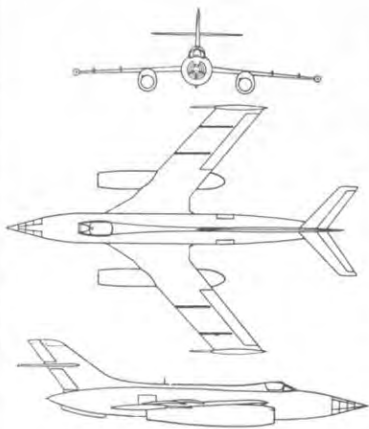


«SUPER FLASHLIGHT»

Produksjon: Aleksandir Yakovlev (konstruktør), U. S. S. R.
Type: To-seters fotorekognoseringsfly og bomber.
Motor: To jet-motorer med tilsammen omkring 9 000 kg skyvekraft.
Toppfart: Ca. 1 300 km/t.
Vekt: 11,8 tonn.
Vingespenn: Ca. 11 meter.
Lengde: Ca. 16,75 meter.

Andre opplysninger: Om denne videreutviklingen av YAK-25 «Flashlight» foreligger ingen offisielle data og de her nevnte tall er antatte. Fotografiet forestiller «Flashlight» med en ny, spiss radar-snute.

«Super Flashlight» blir bygd i to versjoner, fotorekognoseringsfly og allværsjager. Fotorekognoseringsflyet har et enkelt sete i cockpiten, og navigatoren har plass i snuten, som er av glass. Det har sannsynligvis en eller to bakoverpekende maskingeværer i halen, og kan medføre raketter, muligens også bomber. Allværsjageren ser ut til å ha radar i halen, rettet bakover. — «Super Flashlight» atskiller seg for øvrig fra YAK-25 ved enda lengere og tynnere motorer og ved en kraftigere tilbakestrykning av vingenes forkant innerst ved roten.



I.

LÆREGUTTEN

Hubert Scott-Payne, direktøren for Supermarine Aviation Works, strøk seg litt betenkt over haken mens han betraktet den unge, lyshårede mannen som satt ytterst på stolen foran ham og så sjenert ned i gulvet. Han kremtet litt, og bladde på ny gjennom papirene mannen hadde hatt med seg.

— Så, sa han endelig, — De vil inn i flyindustrien, mr. Mitchell. Ja, kva-

lifikasjonene er bra — De tok praksisen først, ser jeg. Lærling i lokomotivfirmaet Stuart & Co., teknisk aftensskole og lang erfaring på tegnekontoret i dette ingeniørfirmaet. De har jo vært lærer på en teknisk skole også, ser jeg. Bevares hvor mye De har rukket — hvor gammel er De egentlig?

Den unge mannen så opp og smilte. Det var et sjarmerende smil, som fikk det bestemte ansiktet til å lyse opp.

— Jeg er 22, sir. Jeg er født i Talke ved Stoke-on-Trent i 1895. Ja, jeg

Flyet, som reddet England i 1940, ble ikke til uten kamp . . .



I 1940 sto England alene i kampen mot et krigsrustet og militarisert Tyskland. Fienden hadde i årevis forberedt seg på den andre verdenskrigen, på kampen for lebensraum for den germanske rase. England hadde bygget for freden, og regjeringen hadde nektet å se krigstruselen fra Tyskland i øynene. «Nå er freden sikret for vår levetid», sa statsministeren kort tid før de tyske hordene vellet ut over Europa og omgjorde de fredelige landene til blodige slagmarker. Bare få menn så at krigen måtte komme, og enda færre gjorde noe for at England ikke skulle stå helt uforberedt når tyskerne gikk til aksjon. En av dem var en dødssyk flykonstruktør som visste at han bare hadde måneder igjen å leve, men som også visste at det flyet han bar i sin hjerne ville kunne bety redningen for hans fedreland. Hans kamp for å bygge dette flyet var en kamp mot pengevanskeligheter, mot motvilje hos de engelske myndighetene og fremfor alt mot tiden. Han hadde bare noen måneder å gjøre det på, men han klarte oppgaven. Han bygde sitt fly, så prototypen fly, og opplevde RAF's første bestillinger. Mannen var Reginald J. Mitchell, og flyet var Vickers-Supermarine Spitfire. Dette er historien om mannen og flyet som reddet England — som slo tilbake den gigantiske tyske flyoffensiven under Slaget om Storbritannia.

vil svært gjerne komme inn i flybransjen. Jeg har alltid interessert meg for fly, og da jeg var guttunge gjorde jeg ikke annet enn å bygge modellfly. Jeg tror på flyet, sir. Jeg tror det kan utvikles til å bli noe ganske annet enn det er i dag, et kommunikasjonsmiddel som kan binde landene, ja kontinentene sammen og gjøre verden mindre.

Den unge, sterke stemmen ble varm og ivrig. Beskjedenheten begynte å forsvinne.

— Jeg tror flyet er den største oppfinnelse menneskene har gjort, og jeg vil gjerne forsøke å være med i utviklingen av det. Jeg . . . jeg tror jeg vil kunne gjøre en god jobb, sir. Det skal i alle fall ikke mangle på innsatsvilje om De gir meg sjansen.

Scott-Payne smilte, og nikket så.

— OK, Mitchell, jeg skal gi Dem sjansen. Jeg har lenge trengt en personlig assistent. Når kan De begynne?

— I morgen! Svaret kom øyeblikkelig, og Mitchell var et eneste stort smil da han trykket Scott-Payne i hånden. — Jeg vet ikke hvordan jeg skal få takket Dem, sir!

— Gjør det med gode fly, sa direktøren og lo. — Husk på at De er ansatt for å hjelpe meg med å lage fly som er bedre enn dem andre fabrikkonstruerer!

Da Mitchell var forsvunnet tente Scott-Payne en sigarett og lente seg tilbake i stolen sin. Han likte denne unge mannen som var så begeistret og hadde slik tro på flyet. Bare på iveren sin ville han nå langt. Jo, Mitchell så ut til å være en bra kar.

Neste morgen begynte Mitchell sin læretid i flyindustrien. Han var høyt og lavt, beså hver eneste avdeling i

fabrikken, og spurte ut arbeidere, mekanikere, ingeniører og konstruktører. Når han ikke var opptatt med dette, hang han etter Scott-Payne med nye spørsmål. Supermarine hadde spesialisert seg på flybåter, store, tunge og ikke alt for vakre dobbeltdekkere med begge vingene over den klumpete kroppen. De bygde jagere for marinen, og på denne tiden var fly som kunne gå ned på vannet tidens løsen. Det var ikke så rart. Hangarskipene hørte fremdeles fremtiden til, og flyplassene var så små og så dårlige at et kraftig regnskyll kunne være nok til å gjøre dem om til ubrukelige gjormehull.

Men Reginald Mitchell så lenger enn de fleste andre. Han visste at det var landflyet som var fremtiden, både for militære og sivile fly. Flyplassene måtte utbedres og gjøres større, men det var bare et tidsspørsmål. Og et landfly ville kunne gå mye raskere enn sjøflyene som ble hemmet av pontongene eller den brede, flate kroppen flybåtene nødvendigvis måtte ha for å holde seg flytende. Mitchell visste også at dobbeltdekkeren med sine spant og stag ikke hørte fremtiden til. De ble for klumpete og uelegante til å kunne oppnå store hastigheter, og sammenlignet med de strømlinjeformede fuglene ble de som store arbeidshester ved siden av en fullblodshest. For Mitchell så på fuglene. Hvorfor ikke ta lærdom av naturen selv? Når en måke kunne seile elegant gjennom luften uten å bevege vingene, måtte det også la seg gjøre å bygge et fly som gjorde det samme. Time etter time lå den unge engelskmannen på stranden og betraktet de hvite fuglene som seilte over den solblå himmelen. Tegneblok-

ken og blyanten hadde han med seg, og hver dag vendte han hjem med blokken full av streker. Fra arbeidet i fabrikken var slutt, bodde Mitchell på stranden helt til mørket kom, og til langt på natt lyste lampen over arbeidsbordet hans. Om dagen hjalp han sin sjef med å konstruere dagens fly — i sin fritid tegnet han fremtidens stolte jagerfly.

II.

SCHNEIDER CUP

Mitchell viste seg raskt å være en dyktig mann. Sommeren 1918 ble han assistent for fabrikk sjefen Leach, og deltok i konstruksjonen av de nye flyene. Året etter sluttet sjefkonstruktøren i firmaet, og det kom som litt av en bombe på alle da meddelelsen om at den 24 år gamle Reginald Mitchell skulle innta hans plass ble offentliggjort.

Samme år deltok Supermarine for første gang i Schneider Cup. Dette var en hastighetskonkurranse om en gullpokal til en verdi av 1 000 pund, satt opp av franskmannen Jacques Schneider i 1912. Konkurransen gjaldt bare for sjøfly, og hver nasjon kunne ikke delta med mer enn tre fly. Pokalen måtte vinnes tre ganger i rekkefølge for seierherren fikk den til odel og eie. Et av Englands tre deltagende fly var en Supermarine Sea Lion I. Konkurransen foregikk i Bournemouth, og Reginald Mitchell overvar begivenheten. Det var ikke fordi han hadde noen særlig tro på at flyet deres ville kunne vinne. Han hadde sine egne teorier om hvordan et fly skulle lages, og denne vesle klumpete dobbeltdekkeren var ikke bygd etter hans tegninger.

Rett før konkurransen skulle ta til, kom tåken sigende inn over byen. Snart lå den tett, og flyverne måtte ta av på intuisjon — for de kunne ikke se noe. Sea Lion kom aldri skikkelig med. Da flyet skulle gå opp, kolliderte det med en bøye og ble såpass sterkt skadet at det ikke kunne fullføre racet.

På veien hjem fra Bournemouth var det svært stille i togkupéen som huset folkene fra Supermarine. Scott-Payne satt og så ut av vinduet med et dystert uttrykk i ansiktet, og hans nærmeste underordnede, tidligere squadronleder James Bird satt hele tiden og svor lavt for seg selv mens han tygde på en sluknet og glemst sigar. Reginald Mitchell satt for seg selv i et hjørne med lukkede øyne. Han var litt ergerlig på disse to sjefene sine, som var så ivrige tilhengere av de klumpete flybåtene fabrikkens stadig gikk inn for. Herregud — kunne de da ikke se på fuglene at naturen selv fortalte at et fly skulle ha en annen form — en elegant strømlinjeform?

Scott-Payne ristet på hodet, fant frem en sigar og tente den.

— Mitchell, sa han plutselig, — vi gjorde det ikke så bra i dag, men vi akter ikke å gi opp. Supermarine skal vinne Schneider Cup, ikke bare en gang, men mange. Vi skal dra hjem og lage fly som er bedre enn alle andre. Det første De skal gjøre er å ta Sea Lion I, gå den grundig etter i sømmene og pusse vekk alle feil og mangler. Resultatet skal bli Sea Lion II, og den skal vinne dette racet, om ikke til neste år, så året etter!

— Sir, sa Mitchell med en mellomforneøy mine, — for å være ærlig så

har jeg ikke særlig tro på denne modellen i det hele tatt. Etter min mening er ikke Sea Lion eller lignende modeller de fly som vil bli fremtidens. Den klumpete formen, de to vingene og utformingen forhindrer virkelig fart. Vi må . . .

Scott-Payne rakte en avvergende hånd i luften.

— Vi kjenner teoriene Deres, Mitchell. Men vi vet ikke om et fly bygd etter dem vil kunne fly i det hele tatt. Det vet vi at Sea Lion gjør, og når den blir forbedret vil vi få et virkelig fly, et solid, hurtig og pålidelig fly. Ikke sant, Bird?

James Bird nikket smilende, og Mitchell sukket lavt. Han visste hvor egne disse to karene var, og han visste at de elsket disse tunge flybåtene sine over alt i verden.

— OK, sa han så, — jeg skal gjøre som De sier, mr. Scott-Payne. Men jeg trenger to år. I 1922 skal Sea Lion II være klar — klar til å vinne Schneider Cup.

Henri Biard, Supermarines testflyver, krabbet opp i cockpiten på Supermarine Sea Lion II, satte på seg flybrillene og kastet et blick rundt seg. Napoli lå foran ham i det klare solskinet, og på sidene lå de konkurrerende fly. Han smilte for seg selv mens han gjorde seg klar til prøverunden. Dette flyet var klart det beste av alle som deltok i årets Schneider Cup-konkurranse, takket være Mitchell's finpussing av det. Biard visste like sikkert som han visste hva han het at han ville vinne dette racet. Men hvorfor ikke gjøre saken litt spennende? Nå på prøverunden for eksempel — hvorfor ikke holde igjen litt, og la italienerne og

alle de andre tro at de hadde sjansen? Han lo plutselig høyt, og så vinket starteren. Biard ga gass, Sea Lion II begynte å taxé bortover vannet, farten økte, og så var han i luften. Han ga halv gass, og følte tilfredsstillelse ved å merke at motoren hadde reserver i bakhånden, store reserver. Han kom til slutten av banen, og svingte flybåten rundt — så uelegant og keitete han kunne klare. Snart etter var han tilbake ved startstedet, og satte Sea Lion II tungt ned på vannet. Han kom seg opp på bryggen igjen, og hørte de livlige veddemålene som foregikk blant tilskuerne. De fleste veddet på italiensk seier, og han oppdaget ikke svært mange som trodde engelskmennene ville ha noe å si . . .

Snart etter hadde alle deltagerne foretatt sin prøverunde, og så var alt klart til start. De skulle fly 200 miles, 13 runder på den fastsatte banen. Biard hadde fått startnummer en, og nå sparte han ikke flyet sitt. Lekende elegant tok han Sea Lion II opp, og ga full gass. Flybåten økte hastigheten mer og mer, til de forbausede tilskuerne bare ble stående og gape av forundring. Hvordan kunne dette klumpede flyet gå så fort?

I seks runder holdt Biard en fart av 260 kilometer, og passerte to av italienerne med en hel runde. Så senket han farten litt i de neste seks rundene, og lot de beste av konkurrentene hale innpå seg igjen. Foran siste runde ledet Biard allikevel klart. Han gliste bredt for seg selv da han begynte på 13. runde, og så ga han full gass igjen. Da Sea Lion II landet etter konkurransens slutt, ble Biard møtt av et øredøvende leven. Begeistrede italienerne flokket seg

rundt ham, og ropte hurra, klappet ham på skulderen og ville bære ham på gullstol. Han hadde vunnet racet, hele 2 minutter og 3 sekunder foran nestemann, og hadde holdt en gjennomsnittshastighet på 235 kilometer i timen.

Reginald Mitchell mottok naturligvis meddelelsen om den store seieren med glede, for det var nå tross alt hans fly som hadde vunnet, men gleden var blandet med resignasjon. Han kjente Scott-Payne og Bird så godt at han visste at heretter ville det bli enda vanskeligere å få medhold i teoriene om det strømlinjeformede flyet han ville bygge. Og han fikk rett i det.

— Mr. Mitchell, sa Scott-Payne, — De har utført en utmerket jobb med Sea Lion II, ja så utmerket at vi akter å bruke det samme flyet også i neste Schneider Cup-race. Det eneste som skal gjøres er å putte litt mer hestekrefter i Napier-motoren. Ingen kan slå oss nå!

— Sir, sa Mitchell, — det tror jeg De tar feil i. Jeg så nettopp tegningen av et amerikansk fly fra Curtiss-fabrikkens. Det er en elegant liten dobbeltdekker jeg tror vi får atskillig bry med. Jeg tror vi må lage en helt ny modell, og jeg har laget noen tegninger som . . .

— Mitchell, Mitchell, sa Scott-Payne, — har De ikke innsett ennå at idéene Deres ikke er løsningen? Har ikke den overlegne seieren vår i dag fortalt Dem at Sea Lion er et førsteklases fly, et fly vi kan bygge på? Nei, skrinlegg planene Deres og forsøk heller å gjøre Sea Lion enda bedre!

Mitchell svarte ikke, men rystet på hodet da han gikk ut av sjefens kon-

tor. Det var da pokker så sta denne mannen var også! Men, han ville få se hvem som hadde rett om et år. Om ikke USA vant neste Schneider Cup med den Curtiss'en, så het ikke han Reginald Mitchell!

Året 1923 så store forandringer i Supermarine Aviation Works. Hubert Scott-Payne forlot firmaet for å gå over i en annen stilling, og James Bird overtok direktørsetet. Reginald Mitchell fortsatte som sjefskonstruktør og sjefsingeniør. I september gikk årets Schneider Cup-konkurranse i Cowes. Sea Lion II deltok for England, og bortsett fra noen mindre forbedringer var det samme fly som hadde vunnet året før. Mitchell sammenlignet flybåten med det amerikanske Curtiss-flyet, og rystet oppgitt på hodet. Han var sikker på at England ville tape i år. Bird delte imidlertid ikke denne oppfatningen. Han kom bort til sin unge sjefskonstruktør, og slo ham smilende på skulderen.

— Nå, Mitchell, du står og ser på vidunderet vårt. Det skal bli moro å se ansiktene til de amerikanske gutta når gamle, gode Sea Lion snur halen mot dem.

Mitchell rystet på hodet og smilte svakt.

— Nei, Bird, det kommer dessverre ikke til å skje. Tvert i mot — det blir Biard som får lov til å se halen på et annet fly for en gangs skyld!

Så startet racet. Biard fikk presset Sea Lion opp i 250 kilometer, men så kom Curtiss-flyet. Løytnant Rittenhouse dundret over hodene på tilskuerne i nesten 300 kilometers fart, og Bird's ansikt mistet smilet og fikk et skuffet uttrykk. Da amerikaneren hoppet opp på land igjen etter å ha vunnet suverent med en gjennomsnittshastighet på 285 kilometer, var Bird taus. Han røk uten et ord på sigaren sin, og først da han og Mitchell satt på toget hjemover, åpnet han munnen. Med en grimase kastet han sigaren i askebegret, og vendte seg mot konstruktøren.

— Mitchell, sa han, — du hadde rett og jeg tok feil. Sea Lion og lignende fly har utspilt sin rolle, i alle fall som konkurransefly. Men vi akter ikke å gi opp. Sett i gang, mann, og bygg flyet ditt — fremtidens fly!

Reginald Mitchell reiste seg opp i den trange kupéen. Ansiktet hans var et eneste stort smil.

— Bird, sa han endelig, — du aner ikke hvor glad du har gjort meg. Nå skal vi bygge et virkelig fly, et fly som skal viske ut minnet om dette nederlaget med et eneste slag, og som skal bringe Schneider Cup tilbake til oss — for godt!

III.

FREMTIDENS FLY

Det ble en travel tid for Reginald Mitchell. Han hadde riktignok tegningene til flyet sitt, S-4, klare, men konstruksjonen var så ny og revolusjonerende at det var tusen ting som

måtte kontrolleres og beregnes. Langsomt tok den epokegjørende maskinen form i Supermarines fabrikker. Over de slanke, elegante trespantene ble duken trukket og en kropp av hitil ukjent strømlinjeform tok form. Naturligvis skulle S-4 være et monoplan, Mitchell trodde ikke på dobbeltdekkerne. To vinger forhindret store hastigheter. Han fikk en 700 hesters Naper Lion motor, og endelig, den 25. august 1923 sto S-4 klar til sin første prøvetur. Henri Biard tok det vakre monoplane opp, og boltret seg en lang stund oppe under den blå sommerhimmelen. Med tårer i øynene fulgte Mitchell ham fra bryggen. Så landet prøveflyveren igjen, hoppet opp på bryggen og gikk rett bort til konstruktøren.

— Mitchell, sa han og tok ham i hånden, — la meg være den første til å gratulere deg med det beste flyet som er bygget i verden!

Den 13. september 1925 oppnådde Henri Biard en fart av 365 kilometer i timen med S-4 over den 3 kilometer lange banen ved Calshot.

Og så sto årets Schneider Cup-konkurranse for døren. Etttersom amerikanerne hadde vunnet sist, var det dem som skulle arrangere, og den 26. oktober sto flyene startklare i Baltimore. Mitchell og Biard var begge dratt over, og på båten hadde prøveflyveren forstuet hånleddet sitt kraftig. Ikke før var de to kommet i land, så ble Biard slått rett ut av en kraftig forkjølelse. Mens Mitchell pleiet ham, blåste teltet S-4 sto i ned, og stangen falt over halen på flyet og

skadet den. De to engelskmennene fikk imidlertid reparert flyet, men Mitchell hadde en forutanelse av at alle disse uhellene var et varsel om noe mer. Bare det nå ikke skjedde noe under racet! Han var engstelig da Biard krabbet opp i S-4 og startet opp.

Amerikanerne var allerede midt inne i konkurransen. De deltok også dette året med en Curtiss, som ble fløyet av en ung løytnant, som allerede var kjent som en av landets dristigste og beste flyvere, nemlig Jimmy Doolittle. Med sikker hånd førte denne mannen, som skulle bli en av den annen verdenskrigs mest kjente flyvere, sin Curtiss gjennom racet med en hastighet av 330 kilometer i timen.

Så gikk Henri Biard opp. Elegant taxet han S-4 bortover vannet, og som en måke hevet det vakre flyet seg fra vannet. Biard tok flyet så raskt oppover, nesten rett oppover, at tilskuerne gispet og trodde det skulle stalle. Men uten vanskelighet rettet han det opp i 250 meters høyde, og gikk inn i en sving for å komme på retning med banen. Det gikk et gisp gjennom folkemengdene. S-4 ristet seg som en våt hund, sto et øyeblikk urørlig på himmelen, og satte så snuten rett ned mot vannet. Reginald Mitchell så med gru på sin venns ville ferd ned mot bølgen.

— Rett det opp, Biard, hvisket han,



Curtiss-flyet som knekket Sea Lion.



Den første endekkeren Supermarine S. 4.

— å Herregud, du må klare å rette det opp!

Som en meteor falt S-4 ned mot havet. Henri Biard kjempet med spaken mens svettedråpene sto på pannen hans. Vannet kom nærmere og nærmere, han brukte alle krefter på å presse spaken bakover. Nå kunne han ikke være mer enn 75 meter oppe, ville det . . . skulle han . . . å, nå gikk det! Han så snuten komme opp foran seg, havflaten rettet seg ut, og så tok flottørene vannet, tungt og hardt, og S-4 fløt noen meter, og satte så snuten ned i bølgene. Flyet ble trukket ned, det knaket og brakket i cockpiten, og så hørte Biard lyden av tre som brakk, av spanter som ble fliset opp og røk. Cockpiten vrenget seg løs fra resten av kroppen, som sank langsomt ned mot havbunnen. Prøveflyveren stupte ut i vannet, dukket opp til overflaten og svømte så med lange, rolige tak inn mot land.

Reginald Mitchell pustet lettet ut, etter å ha holdt pusten under S-4's vanvittige ferd ned i havet. Gud skje lov, der var Biard, frisk som en fisk. For øyeblikket var S-4 og dens skjebne fullstendig glemt i gleden over at vennen var i live.

Men på båten hjem igjen til England gjorde ikke de to vennene annet enn å diskutere hva som kunne ha vært i veien med flyet.

— Jeg har aldri kjent noe lignende, sa Biard, — vingen begynte å bevne og riste som om den ville rive seg løs fra kroppen. Jeg fatter ikke hva det kunne komme av.

— Hvor stor hastighet var du kommet opp i da det skjedde? spurte Mitchell tankefullt. — Du var over 400,

ikke sant? Vel, ingen har fløyet så fort før, kanskje det var det som forårsaket det. Kanskje den store hastigheten skapte vibrasjon i vingen. Pokker også, at det ikke fins en vindtunnel og redskap ombord her!

Ikke før var de to kommet tilbake til Supermarine så kastet Mitchell seg over problemet. I ukevis bodde han praktisk talt ved fabrikkens vindtunnel. Han laget stadig nye modellvinger og utprøvet dem, inntil han fant ut at han hadde gjettet riktig. Det var hastigheten som forårsaket vibrasjonen, og vingen måtte altså gjøres sterkere. Mitchell gikk i gang med arbeidet. Fra tidlig om morgenen til langt på natt lyste lampen over tegnebordet hans. Da rengjøringskonene kom om morgenen ble de møtt med et muntert «god morgen» av ham, og når nattevaktene gikk sine runder, satt konstruktøren fremdeles bøyd over sine beregninger.

Bird kalte ham inn til seg en dag.

— Mitchell, sa han, — fortsetter du slik, arbeider du deg i hjel. Vi har ikke bruk for en død konstruktør! Slapp av litt, ta deg ferie, ta med kona til Skottland, hvil ut!

Mitchell rystet på hodet.

— Ikke ennå! sa han. — Først skal jeg lage en vinge som holder, en vinge som er sterk nok til 450 kilometer i timen!

Og han fortsatte sitt arbeid, uten å bry seg om advarsler fra sin sjef, sin hustru eller sin lege. Han ble tynn og gustengul i ansiktet, og ut på vinteren fikk han en forkjølelse som ikke ville gi seg. Den var like sta som Mitchell selv, og så sloss de da side om side, Mitchell med vingeproblemet, og sykdommen med hans

kropp. Innbitt arbeidet konstruktøren til problemet var løst.

En morgen kom han inn på Bird's kontor.

— Jeg har klart det, sa han. — Jeg kan bygge en vinge som er sterk nok til S-5, flyet som skal vinne Schneider Cup i 1927!

IV.

MITCHELL'S TRIUMF

Den 26. september 1927 arrangerte italienerne Schneider Cup i Venedig. England startet med to fly av Supermarine S-5. Løytnantene Worsley og Webster besatte overlegent første- og annenplassen i konkurransen. Webster vant, med en gjennomsnittshastighet på 442 kilometer i timen. Det var bedre enn verdensrekorden, og han slo også verdensrekorden for flyvninger over 100 kilometer. Nå hadde Mitchell's konstruksjon slått gjennom for alvor, og ekspertene regnet ham for verdens beste flykonstruktør.

Sir Robert McLean, sjefen for Vickers Aviation, hadde innkalt til styremøte. Direksjonen satt samlet rundt det store forhandlingsbordet mens de undret seg over hva direktøren ville i dag. Han lot dem ikke vente lenge.

— Gentlemenn, begynte han, — jeg behøver vel ikke fortelle noen av dere at England besatte første- og annenplassen i årets konkurranse om Schneider Cup. Jeg behøver vel heller ikke fortelle dere hvorfor vi gjorde det. Alle vet at Supermarine's sjefskonstruktør Reginald Mitchell, som skapte S-5, har æren av seiren. Grunnen til at jeg har kalt dere sammen

er denne: Hvorfor skal ikke Vickers Aviation sikre seg Mitchell?

Forsamlingen så forbløffet på ham. McLean visste jo like godt som dem at Vickers flere ganger hadde forsøkt å overtale Mitchell til å begynne hos dem, men han hadde alltid avslått fordi han var lojal mot det firmaet som hadde gitt ham sjansen til å bygge fly etter hans egne teorier og prinsipper. Hva var det McLean tenkte på nå?

— Dere ser litt skeptiske ut, sa McLean smilende, — fordi dere vet at Mitchell har avslått alle våre tilbud hittil. Men jeg har et forslag som kan skaffe oss ham likevel. Supermarine er en forholdsvis liten fabrikk. Den har for liten kapital til å kunne drive det virkelig stort, slik vi kan. Jeg foreslår derfor: La oss kjøpe hele Supermarine-fabrikken — så følger Reginald Mitchell med på kjøpet!

En forbløffet stillhet senket seg over forsamlingen. Dette var det mest hårreisende forslag de ærverdige forretningsmennene noen sinne hadde hørt. Å kjøpe en hel millionbedrift bare for å sikre seg en eneste mann! De rystet på hodet, en etter en. McLean så taust på dem en stund, så begynte han å snakke igjen. Han snakket i en halv time, om flyet av i dag, og flyet av i morgen, om flyet som ville beseire alle hindringer og bli det viktigste kommunikasjonsmiddel av alle. Og da han satte seg ned, og gjorde klart til votering, var han sikker på resultatet. Stemmene ble tallet opp, og hver eneste mann stemte for at Vickers skulle innlede forhandlinger med Supermarine om kjøp av hele fabrikk.

I 1928 overtok Vickers Supermarine, og Mitchell fulgte med på

kjøpet, slik McLean hadde forutsett. Han ble utnevnt til direktør og sjefskonstruktør, og fikk frie hender. Resultatet ble S-6, et vidunder av et fly, bygd i duraluminium. Motoren var en Rolls-Royce på 1 900 hestekrefter, og leveringen av denne brakte for første gang den berømte motorfabrikken i kontakt med Supermarine. Det samarbeidet som her ble innledet, la grunnlaget for det nære samarbeidet det siden har vært mellom de to fabrikkene.

Det hele begynte med at en ung mann en dag sto foran Sir Henry Royce. Den gamle motor-entusiasten med det lange skjegget så smilende på den ivrige Reginald Mitchell.

— Sir, sa Mitchell, — jeg trenger en kraftig flymotor til flyet mitt, det flyet som skal vinne Schneider Cup. Motoren må være på minst 1 500 hestekrefter, og den må ikke veie mer enn en 1 000 hesters motor. Kan De levere den i løpet av seks måneder?

Sir Henry lo lavt.

— Det er ikke lite De forlanger, unge mann! Men . . . la gå. De skal få motoren Deres. Gå De bare tilbake og bygg flyet, så skal vi se hvem som blir ferdig først!

Fem måneder etter var Royce ferdig med «R»-motoren, et lite teknisk vidunder på 12 sylindere og 1 900 hester. Både i omfang og vekt var motoren mindre enn den Mitchell hadde brukt i S-5!

Mitchell's fly og Royce's motor var en suksess fra første stund. Ved Schneider Cup-konkurransen i Spithead 1929 kunne ingen true Supermarines to fly. Waghorn presset sin S-6 opp i en gjennomsnittshastighet av 525 kilometer i timen, og Atcherley som fløy den andre deltagende S-6, satte nye verdensrekorder på 50 og 100 kilometer med 535 kilometer i timen! Bare få dager senere fløy Orlebar en S-6 med en hastighet av 575 kilometer i timen, og slo enda sterkere fast at S-6 var en verdig innehaver av hastighetsrekorden.

Nå hadde England vunnet Schneider Cup to ganger på rad, og vant de neste konkurranse også, i 1931, hadde de tatt pokalen til odel og eie. To ganger hadde Mitchell's konstruksjoner brakt seiren hjem — ville de klare det nok en gang?

Vickers søkte regjeringen om bidrag til å bygge et nytt fly, S-6 B. Men tidene var ikke gode. Verdenskrisen var satt inn, og regjeringen fant at det var viktigere å konsentrere seg om alle de arbeidsløse enn å vinne en flypokal. Hva skulle nå gjøres? Vickers hadde heller ikke råd til å satse to millioner på å vinne Schneider Cup, for krisen hadde sin innvirkning på fabrikken som på alle andre.

Mitchell resignerte da det bare var seks måneder igjen til racet skulle gå. De hadde finpusset litt på S-6, eller S-6 A, som de kalte 1929-vinnerne nå, og de fikk stole på dem en gang til. Men konkurransen ville bli skarpere enn han likte, og de hadde

absolutt ingen garanti for at de ville vinne denne gangen.

Motløs ruslet den fremragende konstruktøren til fabrikken en morgen. Han hadde S-6 B klar i hodet, hadde han bare hatt pengene også! Men alt så ut til å gå på tverke nå. Pengene manglet, og helsen hans var blitt mye skrallere i det siste. Den hårdnakkede forkjølelsen hadde brutt ned kroppen hans, og var gått over til noe langt alvorligere. Kanskje var det best å ta seg en lang ferie, ta noen måneder ved sjøen eller i Skottland. Når han så likevel ikke fikk bygge S-6 B . . .

Da Mitchell kom inn på kontoret sitt, lå det en beskjed til ham der. Lady Houston ville gjerne snakke med ham, og hun håpet han kunne oppsøke henne på hennes yacht, som lå på havnen. Mitchell leste forundret beskjeden om igjen. Lady Houston — hva kunne den originalen ville ham? Den eksentriske adelskvinnen var en av landets aller rikeste mennesker, og øste ut penger på lystyachter og store selskaper. Vel, han kunne like gjerne gå og hilse på henne, så lenge det likevel ikke var noen fly å bygge . . .

Lady Houston mottok ham i sin luksuriøse salong ombord i yachten.

— Mr. Mitchell, sa hun, — jeg har latt meg høre at Vickers ikke har råd til å la Dem bygge det nye flyet Deres. Ville det kunne vinne Schneider Cup?

— Ja, svarte Mitchell, — det ville vinne Schneider Cup. Men har De trukket meg hit bare for å spørre om det? Han var i dårlig humør på forhånd, og dette innfallet til den

eksentriske kvinnen gjorde ham ikke lettere til sinns.

— Selvfølgelig ikke, sa Lady Houston kort. — Hvor mye vil det koste å lage denne flymaskinen?

— To millioner kroner, sa Mitchell.

Lady Houston reiste seg, gikk bort til skrivebordet og grep en penn. Et par minutter etter kom hun bort til ham.

— Er dette da nok? sa hun og rakte ham et papir. Mitchell tok imot det. Det var en sjekk på to millioner kroner.

I 1931 vant Vickers-Supermarine S-6 B Schneider Cup til odel og eie for England. Samme dag flyttet Stainforth verdensrekorden til 610 kilometer i timen med en annen S-6 B. Senere på året kom Rolls-Royce med en ny motor på 2 600 hestekrefter, og den ble installert i en S-6 B. Stainforth gikk på vingene igjen, og satte en ny og etter datidens begreper fantastisk hastighetsrekord på 655 kilometer i timen. Nå var kampen om Schneider Cup avsluttet, og troféeet står den dag i dag i Royal Aero Club's lokaler i London.

V.

ET TILBUD

Mitchell konsentrerte seg om nye oppgaver. Han bygget store og små flybåter, noe han hele tiden hadde



Vickers Supermarine S. 6.



Bygget for kamp — ME 109.

gjort ved siden av Schneider Cup-flyene, men nå var han nødt til å ta det roligere. Sykdommen hans ble stadig alvorligere, og legene så med bekymring på den fremragende flykonstruktøren som slet livet av seg selv.

— Mr. Mitchell, sa en spesialist han oppsøkte i 1934, — De er nødt til å ta Dem en skikkelig og lang ferie, fortrinnsvis i fjellluft. Reis til Sveits for eksempel, eller til Østerrike. Gjør De ikke det, men fortsetter å slite som før, er De snart ferdig.

Dette var klar tale. Reginald Mitchell forsto at legen hadde rett, at han måtte slappe av og hvile ordentlig ut. Hvor lenge var det siden han hadde hatt ferie? Atte år? — Jomen var det ikke åtte år siden han hadde tatt seg en real ferie! Nå ja, hvorfor ikke gjøre som legen hadde sagt, og ta en tur til Østerrike?

Som tenkt så gjort. Mitchell dro av sted, og la turen om Tyskland med det samme. De tyske myndighetene mottok den berømte flykonstruktøren på sin måte. Ledende menn fra *Luftwaffe* og flyfabrikkene mottok ham på stasjonen i Berlin. I bil ble han kjørt til en mottagelse i *Luftwaffe's* hovedkvarter, og behandlet med største respekt. Mitchell hadde gode øyne. Han så soldatene som marsjerte på *Unter den Linden*, han så Adolf Hitler som holdt sine hysteriske taler mens tusener på tusener av hypnotiserte nasjonalister hevet armene i den senere så beryktede *heil-hilsen*, og han så ungguttene som systematisk ble trent opp på glidefly. Han så krigsskipene ankre opp på havnene, han så tanksene rulle frem på paradene. Og han så Willy Messerschmitt.

Den tyske regjeringen ville vise

denne berømte engelskmannen at de kunne lage fly i dette landet også. De spurte ham en dag om han hadde lyst til å se en tysk flyfabrikk. Mitchell svarte ja takk. Han hadde sett så mye allerede, at han gjerne ville se alt han kunne. Han hadde sin egen hensikt med det.

De brakte ham til Bayerische Flugzeugwerke. De ble mottatt av en ung mann med intelligente øyne.

— Herr Mitchell, sa mannen fra *Luftwaffe*, som fulgte ham på turen. — Vi vil gjerne presentere Dem for Tysklands fremste flykonstruktør. Herr professor Willy Messerschmitt — Sir Reginald Mitchell!

Den unge mannen grep ivrig Mitchell's hånd.

— Herr Mitchell, sa han, — De kan ikke vite hvor glad jeg er over å få hilse på Dem! Jeg har alltid fulgt Deres arbeid med største interesse, og med beundring sett på flyene De har tryllet frem.

— Mange takk, svarte Mitchell kort og med ubevegelig ansikt. Det var umulig å lese seg til hva som foregikk bak den rynkede pannen hans.

Professor Messerschmitt førte ham på en rundtur gjennom den store, moderne utrustede fabrikk, og viste med synbar stolthet frem alt som var å se. Til slutt stoppet han foran en dør, og tok frem en nøkkel.

Egentlig skulle jeg vel ikke vise Dem dette, herr Mitchell, men jeg kan simpelthen ikke la være.

Han låste opp døren, og Mitchell fulgte etter ham inn i en liten monteringshall. Engelskmannen så med overraskelse på det uferdige flyet som sto foran ham. Med ekspertens øyne gransket han hver linje i den

elegante konstruksjonen. Det var en strømlinjeformet jager som holdt på å ta form her inne, et fryktinngyende produkt av moderne industri og en skarp hjerne. Alt, fra snuten til halen og de elegante vingene fortalte at denne maskinen var bygd for fart.

— Nå, hva sier De så? spurte professor Messerschmitt med dårlig skjult stolthet. — Dette er mitt fly, herr Mitchell, dette skal bli Messerschmitt 109.

Reginald Mitchell gikk rundt flyet, og betraktet det fra alle kanter. Ansiktet hans var like urørlig, men han følte seg med ett så tung i hjertet. Tanksene, krigsskipene, de marsjerende soldatene — og nå dette, en jager som var bedre enn noe annet som fantes i verden. Hva kunne det bety? Han var ikke i tvil om svaret. Det kunne bare bety én ting: Tyskland rustet til krig!

Han fulgte etter Messerschmitt opp på dennes kontor, og de ble sittende og prate over en *schnaps*.

— Herr Mitchell, sa professoren plutselig, — jeg har et forslag å gjøre Dem. I England, hjemme hos Dem, har De få muligheter til å utrette det De ønsker å utrette. Regjeringen bevilger bare små og utilfredsstillende midler til flyforskning og nykonstruksjoner. Hos oss er det annerledes. Jeg har praktisk talt uttømmelige midler å ta av. Er det noe jeg trenger i mitt arbeid, får jeg det straks. Det spares ikke på noe. Tenk hvilke muligheter De ville ha her — ved å arbeide sammen med meg. Herr Mitchell, sammen kunne vi bygge fly menneskene ikke engang har drømt om å se! Hva sier De?

Reginald Mitchell så på den unge

professoren som om han skulle være sinn syk.

— Er De klar over hva De foreslår? spurte han kaldt. — Er De klar over hvilket formål De bruker Deres evner for?

— Herr Mitchell, sa Messerschmitt, — jeg er ikke interessert i politikk. Jeg er bare interessert i én ting: å bygge fly. Tenk på mitt forslag — vi to kunne virkelig lage fly!

— Professor Messerschmitt, sa Mitchell og reiste seg, — De kan ikke være klar over hva De foreslår meg. Deres land styres for øyeblikket av en sinn syk person, hvis eneste ønske er å sende verden ut i en ny krig. Han ønsker å trampe ned alle frihetselskende mennesker og voldta deres land. De kommer til å være hans viktigste hjelper, for i neste krig vil flyene avgjøre kampen. Deres Messerschmitt 109 vil spre død og ødeleggelse blant millioner intetanende, fredelige mennesker hvis eneste ønske er å leve i fred. Og i en slik stund ber De meg om å forråde mitt land. Å jo, jeg skal nok bygge fly, professor, men ikke her. Om De nå vil unnskyld meg — jeg har hastverk.

Uten å verdige tyskeren et blick til, gikk Mitchell ut, og ble møtt av *Luftwaffe*-offiseren som fulgte ham.

— Kaptein, sa Mitchell, — jeg vil tilbake til Berlin øyeblikkelig, og derfra til England med første fly. Det blir ikke noe av min reise til Østerrike!

VI.

SPITFIRE

To timer etterat Reginald Mitchell var kommet tilbake til Supermarine-fabrikkene satt han bøyet over tegne-

brettet sitt. Da hadde han allerede hatt en samtale med McLean, og fortalt ham om hva han hadde sett i Tyskland.

— Vi er klar over tilstandene, sa McLean, — men hva kan vi gjøre? Regjeringen nekter å se krigstruselen i øynene, og vi har ikke midler nok til å sette i gang med et militærprosjekt, som ikke vil gi inntekter til fabriken.

— Dette gjelder ikke inntekter eller utgifter, sa Mitchell. — Dette gjelder England. Pengene må skaffes.

Han gikk rett til sitt arbeidsbord, og i tiden som fulgte tilbrakte han mer tid ved det enn noe annet sted. Langsamt tok et nytt fly form på tegnepapiret, et fly som var beslektet med Schneider Cup-maskinene, men som var laget for et annet formål. Vingene ble tegnet lengre og fikk en avrundet form forover, kroppen ble også lengre, og det ble gjort plass til åtte mitraljøser i vingene. Det var ikke noe konkurransefly Reginald Mitchell tegnet nå, det var en krigsmaskin, et effektivt, faretruende mordvåpen.

Han oppsøkte Luftfartsministeriet, og pratet i timevis. Han fortalte, truet, forhandlet og tagg om penger. Til slutt fikk han 150 000 kroner, ikke nok til å begynne arbeidet engang. Han oppsøkte Sir Henry Royce.

— Sir, sa han, — er De klar over at i løpet av få år vil landet vårt på ny bli trukket inn i en storkrig, en verdenskrig? Det ser ikke ut til at noen akter å gjøre oss forberedt til å forsvare oss. Jeg har gått inn for å forsøke. Jeg lager et jagerfly, og jeg trenger en motor.

— Og hvem skal betale den? spurte Sir Royce. — De vet da godt at vi

må ha spesialutstyr og nye maskiner for å frembringe en motor som tilfredsstiller Deres krav.

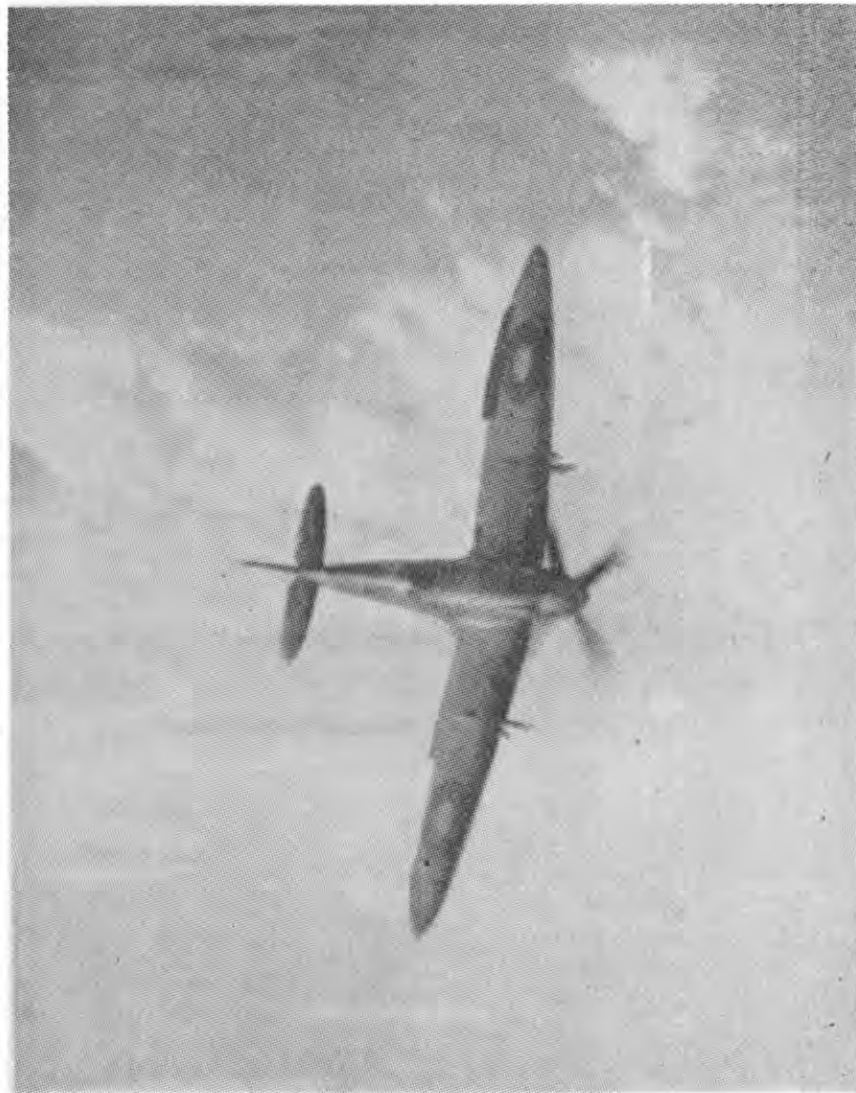
— Jeg har ingen penger ennå, sa Mitchell, — men de må skaffes. Dette gjelder mer enn penger, Sir, — det gjelder vår fremtid.

— All right, sa Sir Henry, — så får vi lage den motoren til Dem, da. Pengene glemmer vi inntil vi har levert motoren!

Mitchell fór rett tilbake til tegnebrettet. Sykdommen rev og slet i kroppen hans, og han var klar over at dette ikke kunne gå stort lenger. Om han slappet av nå, og hvilte ut et halvt års tid, ville han kanskje kunne bli bra igjen. Men han hadde ikke tid til å hvile. Han kunne ikke glemme den strømlinjeformede jageren professor Messerschmitt hadde vist ham der nede i Bayern. Tegningene fløt ut fra bordet hans. Mitchell tegnet som vanlig selv hver eneste liten del som skulle brukes på dette nye flyet. F.37/34, som var konstruksjonens offisielle navn, var ikke det navnet konstruktøren brukte når han tenkte på eller snakket om flyet sitt. De åtte hullene til mitraljøsene i forkanten av vingen var voldsom bestykning for et jagerfly den gang.

— Hun kommer til å bli en ordentlig kruttkjerring — a real *spitfire*, sa Mitchell.

Og det var navnet, det hadde han bestemt før han tegnet den første streken på papiret. Supermarine Spitfire, kruttkjerringen som hadde en eneste oppgave i hans øyne: å bekjempe Messerschmitt-jagerne. Motoren til det flyet professor Messerschmitt hadde vist ham var på 500 hester, derfor fikk Mitchell Royce til å lage en på 1 000 hester til



Mitchell's svar til professor Messerschmitt og ME 109 — Vickers Supermarine «Spitfire». Bildet forestiller Mk. 14.

Spit'en. Rolls-Royce tryllet frem sin senere så berømte P.V. 12 «Merlin»-motor, og i Vickers verksteder skred arbeidet på prototypen av den nye jageren frem.

Mitchell selv ble dårligere og dårligere. Hvor lenge kunne han ha igjen? To måneder, tre? Han måtte holde ut, han måtte beholde livet til Spitfire'en sto startklar på flystripa.

Og arbeidet skred fremover. Til endelig en dag mesterverket sto der — det vakreste og farligste flyet som noen sinne var konstruert og bygget.

Det var den 5. mars 1936. Reginald Mitchell sto på kanten av startstripa sammen med McLean og begge betraktet flyet uten å si et ord. Konstruktøren var likblek, og de innfalte kinnene og den rynkede pannen fortalte at han var en slagen mann, en mann på dødens terskel. Men øynene var unge, og fylt av en merkelig, tilfreds glød. Det var øynene til en mann som har nådd de mål han har satt seg i livet, og som kan gå døden trygt i møte.

En ung mann i flyverutstyr kom gående over runwayen. Han vinket til McLean og Mitchell, og de vinket tilbake. Uten å stoppe og uten å si noe fortsatte han bort til Spitfire'en, og klatret opp i cockpiten. Det var «Mutt» Summers, sjefsprøveflyveren til Vickers-fabrikkene, og Spit'en skulle i luften for første gang.

Summers startet motoren, og den jevne, kraftige duren fra den fortalte om hestekreftene som lå gjemt under den smale snuten. Langsamt rullet den blåmalte jageren nedover startstripa, farten økte og økte, og så presset han spaken langsamt bakover. Lekende, nesten umerkelig satte Spit'en snuten opp, hjulene forlot bakken, og så dro Summers spaken raskt mot seg. Som et prosjektil tordnet jageren opp mot den lettskyede vårhimmelen. Oppover, stadig oppover gikk det. I 800 meters høyde flatet han ut, og satte kursen innover land. Speedometernålen steg langsamt, 350

kilometer... 375... 400... 450. Summers gikk inn i en slak høyresving, og suste tilbake over flyplassen. Rett over runwayen gikk han inn i et stup. Som en solfugl jog Spitfire'en ned mot de små prikkene som sto langt der nede under ham med oppadvendte ansikter og stolte hjerter. I 200 meters høyde og 800 kilometers fart trakk han langsamt flyet ut av stupet, det feiet over hangartaket og var flere kilometer unna for McLean og Mitchell fikk øye på det igjen da det steg som en prikk mot himmelen.

En mann som bar luftmarskalks uniform kom bort til McLean og Mitchell. Han rakte den dødssyke konstruktøren hånden.

— Mr. Mitchell, sa Hugh Dowding, sjefen for den engelske jagerkommandoen, — må jeg få lov til å gratulere Dem, og på vegne av Englands flyvåpen også si takk for det flyet De har vist oss i dag. Etter min mening kan det ikke herske tvil om at Spitfire vil danne kjernen i vårt jagervåpen i årene som kommer.

Mitchell trykket taust hans hånd. Han var ikke i stand til å si et eneste ord.

Oppe under himmelen fortsatte Summers sin blende oppvisning. Etter at han hadde landet igjen, kom han bort til Mitchell.

— Mitch, sa han da han hadde fått av seg hanskene, — alt jeg vil si er dette: du har gitt meg det beste flyet jeg noen gang har vært oppe i. Mann — det var som en drøm!

VII.

SEIERS-VÅPENET

I juni 1936 kom bestillingen fra Jagerkommandoen. De ville ha 450 Spitfires i første omgang, for omgående levering. Arbeidet tok til i Vickers-fabrikkene, og gikk for fullt dag og natt. Men Mitchell var ikke til stede. Han hadde endelig tatt seg fri, og satt for det meste i en rullestol ute i haven sin. Av og til kom et blått jagerfly susende over hodet hans, og når det passerte haven, vipet flyveren med vingene som en hil-

sen til mannen som hadde skapt maskinen han fløy.

Reginald Mitchell løftet en hånd til svar, og et smil bredte seg på ansiktet hans.

— Professor Messerschmitt, mumlet han lavt, — England er rede til å ta imot dine fugler. Tenk deg om, professor, — England er rede.

Reginald Mitchell fikk ikke oppleve å se sin jager i skvadrontjeneste, men han visste hva flyet var godt for, og sovnet rolig inn. En amerikansk spesialist var tilkalt for å prøve å berge livet hans, men sykdommen var alt for langt fremskredet.

I 1939 slapp Hitler sine horder løs på Europa. Seirende kjørte tyske panserdivisjoner gjennom Frankrike, Belgia og Nederland. Ekkoet fra jernbeslåtte nazihæler lød fra husveggene i Oslo, København og Warszawa. Britiske, norske og hollandske handelsskip forsvant i bølgene etter fulltreffere fra U-båtenes torpedoer. Og over de tyske arméene svevet dødsfuglene — professor Messerschmitts ME-109.

Den 8. august 1940 innledet nazistene Slaget om Storbritannia, den store luftoffensiven som var tenkt å skulle knekke England og legge landet åpent for den planlagte invasjonen. Eskortert av ME-109'er dundret bombeflyene i hundretall inn over klippene ved Dover, seierssikre og uslåelige i sin herrefolk-tro. Men fra flyplassene steg Spitfire'ene opp, få i antall, men med åtte mitraljører i vingen.

Tyskerne fikk snart erfare at Eng-

land hadde tenner til å bite fra seg med. Langsamt, men sikkert, mistet bombeangrepene den intensiteten de hadde hatt til å begynne med. Tapene av fly ble for store til at de kunne erstattes; de tyske fabrikkene klarte ikke å levere nye maskiner fort nok. Den 31. oktober var Slaget om Storbritannia slutt. I løpet av litt over to måneder var 2 375 tyske fly gått tapt over England, og Hitler skrinnla sine planer om en invasjon.

Alle anerkjente at hovedæren for at England seiret i sin heroiske kamp for hjemlandet, tilfaller Spitfire-jageren og mennene som fløy den. Uten Reginald Mitchell's Spitfire ville England vært hjelpeløs i kampen med *Luftwaffe*.

Mange lovord er i årenes løp blitt ødslet på Spitfire'en. Kanskje den største trihutt jageren noen sinne fikk, var den en tysk flyver ga den. Det var midt under Slaget om Storbritannia. Adolf Galland, som den gang var sjef for en skvadron ME-109 jagere, men som senere ble sjefen for den tyske jagerkommandoen, hadde slåss mot Spit'ene, og visste hva de var gode for. En dag kom Hermann Göring på besøk til flyplassen hans. De pratet sammen en lang stund, og like før han skulle reise sin vei igjen, spurte Göring:

— Har De noen ønsker for skvadronen Deres, noe nytt utstyr De mener avdelingen trenger?

Adolf Galland nølte ikke lenge.

— Herr Reichsmarshal, sa han, — jeg vil gjerne ha skvadronen min utstyrt med Spitfire-jagere...

SLUTT

Hovedfortellingen i neste nummer har titelen «DET GJELDER LIVET» og handler om et knipetak, som gjorde flyver av en telegrafist på ett-to-tre. Salgsdag er onsdag 9. juli.



LUFTPOST

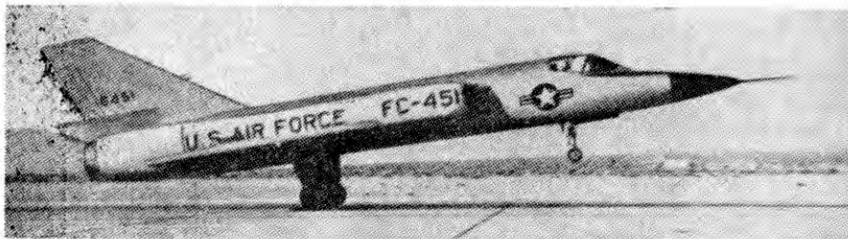
Kampen om høyderekorden

Etter at den absolutte høyderekord for fly i løpet av kort tid har vært flyttet to ganger — først av den amerikanske marines Grumman FIIF-IF Super Tiger og så av den franske Trident 06 — ble den den 8. mai flyttet flere hakk opp av det amerikanske flyvåpens Lockheed F-104A Starfighter, ført av Major Howard C. Johnson. Ingen av disse rekordene er imidlertid ennå godkjent. Om rekordflukten

meldes det at den varte i 27 minutter etter at flyet var lettet fra Hamilton-basen i California og at lydturen ble brutt to ganger på turen. Den nye rekorden lyder på 27 812 meter. Forøvrig venter flyvåpenet enda større høyder av Starfighter. Selv forteller Johnson at han like etter starten satte full fart på og lot flyet stige nesten loddrett helt til han befant seg nesten 28 kilometer over jordoverflaten.

Se side 22 og 23.

50 kroners spørsmål (XI)



Har De begrep om størrelsen på dagens jagerfly?

Dette bildet forestiller et av U.S.A.s nyeste jagerfly — allværsjageren Convair F-106A Delta Dart.

Hvor lang ville De tro kroppen på dette flyet er: i meter ca. 5, 9, 11, 14, 17 eller 21 meter?

Svar:

Navn:

Adresse:

Send Deres svar til LUFTENS HELTER, Oslo 18, innen 10. juli.

50 kroners spørsmål (X)

i nr. 3 (35).

Flyet var en Piper Super Cub.

50 kroner tilfallt:

Ragnar Gulseth,
Lindgårdsst. 31,
Sandefjord.

og er tilsendt i posten.

Den første måneraketten prøvet

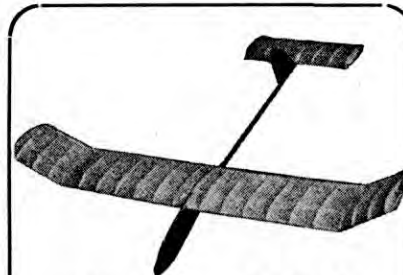
Klokken 19.10 den 23. april foretok det amerikanske flyvåpen den første prøven med en kombinert Thor/Vanguard rakett fra Cape Canaveral. Raketten besto av en Thor IRBM (melldistanserakett), påmontert annet trinn av Vanguard raketten. Hensikten med utskytingen var å prøve hvordan en ny kjegleformet «nese», inneholdende radiosender og fallskjerm, ville tåle møtet med atmosfæren og jorden på nedtur. En levende mus var også medbrakt i nesepartiet.

På grunn av en svikt i radiosenderen lykkedes det imidlertid ikke å lokalisere nedlagsfeltet i Atlanterhavet og gjenfinne rakettspissen.

Den raketten som det amerikanske flyvåpen akter å prøve mot månen i løpet av året er en lignende kombinasjon Thor/Vanguard, som benytter både første og annet trinn av Vanguard. Kombinasjonen har navnet «Thor Able».

Luftens ørner

Seilflyvning er vanligvis en fredelig sport. Men ikke alltid. En sveitsisk seilflyver opplevde nylig, i 2 000 meters høyde over Locarno, å bli angrepet av en kongeørn. Ettersom ørnen hadde et vingespenn på over 3 meter ble det et veldig basketak. Ifølge Times' korrespondent unnslopp seilflyveren tilslutt ved å sette flyet i stup, mens kjempeørnen ble jaget på flukt av en sveitsisk jagerflyver.



«Haien» - pris kr. 14.75

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 kupon til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

HØYDEREKORDEN

1909 H. Latham	Eng.	Antoinette	155 m
1909 Comte de Lambert	Fr.	Wright Flyer	300 m
1909 H. Latham	Eng.	Antoinette	453 m
1910 H. Latham	Eng.	Antoinette	1000 m
1910 L. Paulhan	Fr.	Henri Farman	1209 m
1910 W. Brookins	U. S. A.	Wright Flyer	1353 m
1910 H. Latham	Eng.	Antoinette	1384 m
1910 W. Brookins	U. S. A.	Wright Flyer	1900 m
1910 J. A. Drexel	U. S. A.	Blériot	2012 m
1910 L. Morane	Fr.	Blériot	2582 m
1910 G. Chavez	Fr.	Blériot	2587 m
1910 H. Wynmalen	Hol.	Henri Farman	2780 m
1910 J. A. Drexel	U. S. A.	Blériot	2880 m
1910 R. Johnstone	U. S. A.	Wright Baby	2960 m
1910 G. Legagneux	Fr.	Bléroit	3100 m
1911 M. Loridan	Fr.	Henri Farman	3177 m
1911 Capt. Felix	Fr.	Blériot	3190 m
1911 R. Garros	Fr.	Blériot XI	3910 m
1912 R. Garros	Fr.	Blériot	4900 m
1912 G. Legagneux	Fr.	Morane-Saulnier	5450 m
1912 R. Garros	Fr.	Morane-Saulnier	5610 m
1913 H. Perreyon	Fr.	Blériot	5880 m
1913 G. Legagneux	Fr.	Nieuport	6120 m
1920 R. W. Schroeder	U. S. A.	Lepère USD. 9A	10093 m
1921 J. A. MacReady	U. S. A.	Lepère L.U.S.A.C.II	10318 m
1923 S. Lecointe	Fr.	Nieuport-Delage 29	10742 m
1923 S. Lecointe	Fr.	Nieuport-Delage 29	11145 m
1927 C. C. Champion	U. S. A.	Wright Apache (425)	11710 m
1929 A. Soucek	U. S. A.	Wright Apache (429)	11930 m
1929 W. Neuenhofen	Tysk.	Junkers W. 34 (420)	12739 m
1930 A. Soucek	U. S. A.	Wright Apache (450)	13157 m
1932 C. F. Uwins	Eng.	Vickers Vespa (550)	13404 m
1933 G. Lemoine	Fr.	Potez 50	13661 m
1934 R. Donati	It.	Caproni 114	14433 m
1936 G. Détré	Fr.	Potez 506	14843 m

1936 F. R. D. Swain	Eng.	Bristol 138	15223 m
1937 M. Pezzi	It.	Caproni 161	15655 m
1937 M. J. Adam	Eng.	Bristol 138a	16440 m
1938 M. Pezzi	It.	Caproni 161bis	17083 m
1948 J. Cunningham	Eng.	De Havilland Vampire I	18119 m
1953 W. F. Gibb	Eng.	English Electric Canberra B.2	19406 m
1955 W. F. Gibb	Eng.	English Electric Canberra B.2	20085 m
1957 M. Randrup	Eng.	English Electric Scorpion Canberra	21432 m
1958 G. C. Watkins	U. S. A.	Grumman FIIF-IF Super Tiger	* 23417 m
1958 R. Carpentier	Fr.	Sud Ouest Trident 06	* 24443 m
1958 H. C. Johnson	U. S. A.	Lockheed F-104A Starfighter	* 27812 m

* Ennu ikke offisielt godkjent.

I 1958 er rekorden allerede flyttet 3 ganger, senest 8. mai av en Starfighter. Denne listen viser utviklingen av den absolutte høyderekord uansett flytype. Utelukket er fly som ikke har lettet ved egen hjelp.

Lockheed F-104 A Starfighter.



Krig i luften. II.

Den annen verdenskrig fremskyndet utviklingen av jagerflyet. Tross alt hadde tyskerne mot slutten imponerende fly og flyvere.

Av ALF-HALVOR KALMOE

I.

DET er sikkert ingen alliert flyver som noensinne kommer til å glemme 1. januar 1945. Han skulle ha veddet nokså mye på at slikt aldri kunne hende. Krigslykken hadde jo forlenget snudd seg. Veldige luft-armadaer bombet Tyskland i grus. De tyske tropper på Vestfronten sto med ryggen mot Rhinen og var forlenget gått over til bare å forsvare seg. I øst marsjerte de russiske troppestykker seierrike frem. Tyskland var som en lus mellom to negler!

Det var som sagt nyttårsdag, den som skulle bli den siste nyttårsdagen i den annen verdenskrig. Og alle tenkte vel som så: Kommer jeg levende gjennom det nye året? Vil 1945 bringe fred over jorden? Jo, det lakket mot fred. Britiske og amerikanske tropper hadde greid å stoppe von Rundstedt's offensiv ved Ardennerne. Krigsguden satte sin jernhæl på tysk jord.

En grå aning av dag, lik så mange andre, bare at det var en merkedag, årets første dag.

Klokken litt over åtte meldte et lite alliert spiderfly:

— Over 200 Messerschmitt-jagere

har nettopp passert meg! De har kurs 320 grader!

Flyverens stemme var fylt av opphisselse.

Men det var ikke «bare» disse to hundre jagerne som var på vei mot den allierte frontlinjen! Den tyske generalen Sperrle hadde tatt sjansen på et storslått pokerspill, et flyangrep som var uten sidestykke i den annen verdenskrig.

På en hel del flyplasser og hjelpeflyplasser hadde han samlet eliten av Tysklands fly og flyvere. Nå skulle Luftwaffe tilkjempe seg luftherredømmet på Vestfronten, så troppene kunne få litt pusterom. Ja, selve Tyskland skulle få ro for de ustanselige bombardementene, natt som dag. R. A. F. og det amerikanske flyvåpen skulle få et støt som det ville bli vanskelig å reise seg etter!

I tussmørket nyttårskvelden fløy de tyske flyverne til sine samlingsplasser. Ingen av dem ante hva som skulle foregå eller hvorfor de hadde fått denne ordren til å lette ved mørkets frembrudd.

Ved enogtyve-tiden var alle flyene samlet. Det ble gitt ordre til at alle lys skulle slukkes. Ingen nyttårsfeiring, alle mann skulle til køys med det samme!

Klokken fem neste morgen ble alle mann purret. General Sperrles plan ble opplest for dem, og den ble mottatt med stor begeistring. Selveste Göring reiste fra den ene flyplassen til den andre og oppildnet flyverne med sine taler om «*das grosse Vaterland*».

Hver flyver fikk utlevert et spesialkart hvor alle de allierte flyplasser var tegnet nøyaktig inn. «Briefingen» var nøye denne morgenen. Det ble

gjennomgått for flyverne hvilken vei de skulle ta, hvordan de skulle komme tilbake, landemerker, og sist men ikke minst, hvordan angrepet skulle legges an — og gjennomføres.

Så tok de tyske flyene av fra sine respektive flyplasser. De samlet seg i tre mektige formasjoner med omtrent 400 fly i hver formasjon! Som leder mot målene hadde hver formasjon en Junker 188 som skulle lose dem frem til angrepsmålene. Her skulle det ikke gjøres noen feil!

Den første formasjonen satte direkte kurs mot Zuiderzjøen, freste langs bølgetoppene og trengte seg så langt inn som til Bryssel.

Den andre formasjonen skar over frontlinjen ved Arnhem og stupte til angrep på Eindhovenområdet, mens den tredje bølgen krysset ved Vendlo og stupte til angrep på de amerikanske flyplassene.

Da klokken var 8,30 var de over målene sine. Ikke mindre enn 27 allierte flyplasser fikk «besøk» av tyske fly den nyttårs morgenen! Og angrepene kom helt overraskende på dem alle!

Det var som om helvetes porter åpnet seg. Fly stupte, bomber eksploderte, luftvernartilleriet hakket tusenvis av granater opp mot himmelen. Sporlys i alle regnbuens farver krysset hverandre.

I over en halv time angrep de tyske flystyrker de allierte flyplasser.

På flyplassene mellom Bryssel og Eindhoven lå det igjen haugevis med allierte fly som små skraphauger. De allierte flyene sto tett parkert på kjørebane da angrepene satte inn. Bare få fly klarte å komme seg i luften og ta kampen opp, tyskerne hadde jo alle de gode kortene på sin hånd.

En Wing Tempestjager som var på tokt innover Tyskland ble kalt tilbake, men de hadde skutt seg tomme på bakkemål og kunne ikke utrette noe større.

På en flyplass i nærheten av Bryssel skjøt tyskerne opp 123 transportfly, Spitfires, Typhoons og Flying Fortress. På Eindhoven pulveriserte tyskerne en kanadisk Typhoonving og en polsk Spitfireving.

En av de få flyplassene som ikke fikk besøk var den store Volkelflyplass, merkelig nok. Heldige var også nr. 132 Norwegian Wing som var stasjonert ved Bergen og Zoom i Nederland. Focke-Wulfjagerne freste i lav høyde over plassen uten å få øye på nordmennene! Flyverne i nr. 132 gikk til vær, men sterk alliert luftvernild hindret dem slik at de ikke fikk utrettet noe.

Flyene som det tyske flyvåpen brukte var 650 Focke Wulf 190 og 450 Messerschmitt 109 K.

De få allierte fly som kom seg opp klarte å skyte ned 36 tyske jager. Luftvernartilleriet kjøt ned 57.

Omtrent hundre fly og flyvere hadde dette veldige angrepet kostet tyskerne, hundre av sine beste flyvere hadde de mistet. Og det å erstatte hundre trenede toppflyvere tar lang tid. Tyskerne hadde ikke håp om å skaffe seg slike nå i krigens siste fase.

Men angrepet hadde heller ikke vært uten virkning.

I over en uke klarte tyskerne å lamme det allierte Tactical Air Force. Men takket være Air Marshal Broadhurst lyktes det å reorganisere en del jagerverner i et meget kvikt tempo slik at det, tross alt, ble mulig å holde stand i luften. Broadhurst var

sjef for 83. group, som hadde lidd de værste tapene. Han sopte sammen alt som kunne kalles for fly, og fikk sendt over reservefly fra England som øyeblikkelig ble satt inn i kamp. Alt som kunne løfte fra bakken måtte i luften. Og flyverne hadde en overmenneskelig jobb. De fløy så å si fra morgen til kveld i ett strekk. Bare ned for fylling av drivstoff og ammunisjon. Så hardt gikk det for seg at en avdeling mistet 18 flyvere og 23 fly i løpet av knappe to uker. Men de utslitte flyverne greide det umenneskelige, slik som de hadde gjort det under blitzten over England mange år før.

II.

Nå vil sikkert mange spørre seg selv, ja, det gjorde de aller fleste den gang også: Hvordan kunne tyskerne stille så mange førsteklasses fly og flyvere opp til et slikt veldig angrep? Hvordan kunne Luftwaffe ennå ha en slik voldsom slagkraft. Var kanskje ikke alt som het flyfabrikker i Tyskland bombet sønder og sammen? Men det siste var en sannhet med en del modifikasjoner.

De voldsomme bombardementene på de tyske flyfabrikker hadde dessverre ikke hatt den ønskede virkning. Den hele ødeleggelse av Warnemünde, Marienburg, der hvor Focke Wulf fabrikkene lå og Wiener Neustadt, Messerschmitt fabrikkene, hadde av en eller annen merkelig grunn ikke redusert tyskernes førstelinjes styrker.

Men det fins en forklaring på det og: Bombeangrepet på det tyske flyvåpens fabrikker hadde ikke klart å hindre at produksjonen gikk oppover i tidsrommet juli 1943 til mars 1944.



Focke Wulf 190

Tyskerne klarte å holde produksjonen på noe mellom 1 200—1 700 jagerfly pr. måned! Men hadde ikke de allierte satt i gang de voldsomme bombeangrepene var sikkert produksjonen gått opp i det dobbelte!

Luftvåpenet greide nemlig å gjenoppbygge de bombede fabrikker på en utrolig kort tid og særlige viktige deler som ble produsert ble ganske enkelt laget under jorden!

For å ta Wiener-Neustadtfabrikene så laget den 2 Messerschmitt pr. dag allerede to uker etter at fabriken var blitt erklært helt ødelagt! Tre måneder etter bombeangrepet var den oppe i 15 Messerschmitt 109 pr. dag!

Det måtte et nytt kostbart Fortress bombeangrep til. Et hundre fly vendte aldri tilbake. Og nå falt bombene så tett at det ikke lot seg gjøre å gjenoppbygge fabrikkene.

Da var det at tyskerne begynte å bygge underjordiske fabrikker. De flyttet simpelthen så dypt under jorden at bombene ikke kunne nå dem. Ja, selv i Berlins undergrunnsbane ble det fremstilt flydeler!

Så tidlig som i april 1944 hadde det britiske etterretningsvesen fått rede på at det kom ikke mindre enn 300 fullt monterte jagere i måneden fra de underjordiske verkstedene.

Først etter at Tyskland ble tvunget

til fred kunne de allierte undersøke alt nøye, hvordan denne underjordiske virksomhet ble drevet.

Russerne fant midt i en skog ved Alt Ruppin parkeringsplass for fly. Rundt 100 Heinkel 162 og Focke Wulf 190 sto kamuflert blant trærne. De fant også et jernbanespor som førte mot en treklynge og inne i treklyngen var det inngang til en underjordisk fabrikk som hadde en gulvflate på 24 500 kvadratmeter! Litt av en dansesal altså! Der fremstilte de fem jagerfly om dagen.

Flyene ble transportert på lastebiler til autostradaen mellom Hamburg og Berlin. Den var ikke ferdigbygget ennå, men det fantes lange snorrette strekninger; opptil 3 000 meter lange, og hit ble de ferdige fly sendt og herfra gikk de så opp i luften. Ja, tyskerne brukte også autostradaen til feltflyplass da det knep.

I Berlins undergrunnsbane hadde Heinkel fabrikkene slått seg ned. Der ble det laget skrog og haleflater til Junker 188. Disse digre skrogene var sammensatt i ett stykke, men de var for store til at man kunne få dem ut gjennom utgangene i undergrunnsbanen, så de ble bygget i to deler og satt sammen oppe på bakken.

Dette er bare noen få eksempler. Det fantes mange, mange flere.

Men hvor gode var disse flyene og hvor gode var flyverne som fløy dem?

La oss først se litt på de flyene som ble masseprodusert. Det var først og fremst de propelldrevne enseters jagere Messerschmitt 109 K og Focke Wulf TA 152 C, og så de to enseters jetjagerne Messerschmitt 262 og Heinkel Volksjäger 162.

Det hurtiggående middelstunge bombeflyet Junker 188 ble også masseprodusert og enda et jetfly, bombe- og oppklaringsjageren Arado 234, en enseter.

Focke Wulf TA 152 C var en forbedret utgave av den kjente Focke Wulf 190. Den hadde ikke som 190 stjernemotor, men en 12 sylindret Daimler-Benz-motor. Denne motoren ydet 1 700 hestekrefter. Den hadde en overboost som ga motoren øket ydeevne for en kort tid.

Halvparten av de tyske jagerskvadronene var i januar 1945 utstyrt med denne jageren. Hastigheten lå på godt og vel 700 km. pr. time. Den var temmelig lett å manøvrere og bevegningen var en 30 mm kanon som var plassert under motordekslet; i vingene hadde den to 22 mm Mauserkanoner.

Disse flyene var leie å komme ut for, det fikk mangen en alliert flyver sanne. Farten satte den på høyde med den berømte Tempestjageren, Mustang, Thunderbolt og Lightningjagerne.

Messerschmitt 109 K var heller ikke å spøke med. Den var utstyrt med en Daimler-Benz motor på 1 700 hestekrefter. Den hadde noen av Mustangens egenskaper.

Men det mest sensasjonelle tyskerne stilte opp med var Messerschmitt 262. Den hadde to Jumo BI jetmotorer og fire 30 mm automatkanoner.

Messerschmitt 262 var det mest lovende jetfly som var blitt satt inn i aktiv krigstjeneste. Luftwaffe masseproduserte dette fartsvidunderet og det ble benyttet i stor målestokk fra november 1944.

Hastigheten var nesten ikke til å tro, i hvert fall i forhold til de andre

flyene. Det øk opp i en fart på 880 til 900 km pr. time, og de fire kanonene var fryktinngydende, med 100 granater på hver kanon. Pansringen var også noe usedvanlig for et jagerfly, på de vitale steder hele 89 mm tykke.

Det er vel et spørsmål om ikke dette flyet kunne ha snudd helt opp og ned på luftkrigen til tyskernes fordel, men heldigvis for oss, og uheldigvis for tyskerne, blandet selveste Hitler seg opp i det. Etter å ha sett flyet i luften for første gang i april 1943 tvang han konstruktørene til å om-danne denne jageren til et bombefly! Et fly som skulle brukes til å bombe England med. Det hjalp ikke hva de andre sa, om de turde si noe akkurat da. Etter et års arbeid med mye diskusjoner, og etter at de allierte flyene ble for brysomme, fikk man overbevist Hitler om at det var en jager han hadde for seg. Og merkelig nok ga Hitler seg og flyet inntok sin plass som jager.

ME-262 var vanskelig å fly. Vingebelastningen var meget høy og landingsfarten var skremmende, hele 300 km pr. time! Lumskt var det og i avgangen. De to jetmotorene led av en del barnesykdommer. Rett som det var hendte det en ulykke med denne



flytypen. En Jagdgeschwader mistet 25 flyvere på en måned ved ulykkes-tilfeller.

I januar 1945 hadde det tyske flyvåpen over 200 av disse flyene i første linje. De fleste av dem opererte fra flyplassen Rheine-Hopsten. Der var det blitt bygget en runway som var 3 000 meter lang og hadde en bredde på 70 meter, så disse flyene hadde plass nok til å komme seg i luften.

Heinkel 162 «Volsjäger» var konstruert for massefremstilling. Den var lett å bygge, og lett å fly. Bevepnin-gen var ikke særlig sterk, to 30 mm kanoner. Volsjägeren kunne ikke holde seg i luften mer enn 45 minutter av gangen, så særlig langt fra egen flyplass kunne den altså ikke operere. Men det var heller ikke meningen med den, den skulle ta seg av fly som var i nærheten av dens base.

Denne jageren ble fremstillet så å si over hele Tyskland. På en tid fantes det ikke mindre enn over åtti fabrikker som spydde ut den ene «Volsjägeren» etter den andre.

Junker 188 var et langtrekkende bombefly. Tyskerne hadde innpå 900 av dem, men da det ble skort på bensin var vel det den største grunnen til at bombeflyet ikke ble benyttet så meget. All bensin med høyt oktantall måtte gå til jagerne . . .

Og så var det «Arado» enseters oppklarings- og bombefly med de to

Jumo jetmotorer. Riktignok hadde den ikke Messerschmitts 262's veldige hastighet, men den løftet temmelig mye. Den kunne bære en bombelast på hele 2 000 kg og var bevæpnet med to 20 mm kanoner. Den fikk mange oppklaringsoppgaver i slutten av 1944 og viste seg å svare til tyskernes forventninger. De allierte flyvere hadde store vanskeligheter med dette flyet når det seilte innover deres stillinger for å fotografere. Noe som lyktes nesten hver eneste gang.

En kan vel trygt si at tyskerne hadde flyene som skulle til i en moderne luftkrig, men hvordan var det så med de som skulle sitte bak spakene? Det er et spørsmål det er noe vanskelig å svare på, men la oss forsøke likevel!

Det fantes ingen gylden middelvei blant det tyske flypersonell, enten var karene toppflyvere eller var de under middels. Sakkyndige holder på at noe opp til 20 prosent av de tyske flyvere var toppfolk som var enhver alliert «gjennomsnittsflyver» overlegen. Resten av flyverne, de under middels, hadde ikke trening nok og forstod ikke å utnytte flyene sine.

Det store spranget på kvaliteten blant de tyske flyverne hadde sin grunn i de store tapene det tyske flyvåpen hadde i luftkrigen over England og i at de engelske jagerne fløy inn over Tyskland og tvang de tyske jagerflyverne til kamp.

Flytreningen i Tyskland gikk i rykende hast og mange verdifulle timer ble kastet bort på nasjonalsosialistisk prek om det store fedrelandet osv. Og til alt det kom skorten på bensin som begynte for alvor i 1943.

De hardeste flyvere de allierte hadde mot seg var veteranene fra borger-

krigen i Spania, karer som kunne kunsten å fly en jager. Ja, så hadde de også lang trening bak seg og hadde vært i luften tre, fire tusen timer. Disse karene forstod fullt ut å benytte flyenes gode egenskaper, de kunne alle slags knep og var lumske som haier. De under middels ble et forholdsvis lett bytte for de allierte flyvere.

Ved årsskiftet 1944—45 hadde tyskerne et bedre flyvåpen enn noen gang siden 1940. Det forklarer de sakkyndige på den måten at jagerflyverne, de beste avdelingene, hadde første retten på alt. På bensin og olje, på flyplasser, ja til og med på mat!

III.

Men stod nå de allierte flyvere helt maktesløse overfor Messerschmitt 262? Å nei, da, det var noe som het Tempestjageren!

Det var Hawkerfabrikkene som bygget denne jageren som var det mest moderne og hurtigste jagerfly ikke bare innen R.A.F., men blant alle de allierte fly.

Hurricane-jagerens konstruktør, Sydney Camm, var sjefskonstruktør i Hawker-firmaet. Han tok sitt utgangspunkt i Typhoon jageren som jo var en meget hurtig og tung dag-jagerbomber med stor bærevne.

Det tok ikke Camm mer enn seks måneder å skape den berømte Tempest V. Dunlop-firmaet måtte konstruere spesielle tynne dekk slik at hjulene kunne få plass i vingene, de elip-tiske fartsvingene var så tynne at til og med våpenfabrikkene måtte konstruere nye kanoner til å ha i dem!

Flyveren hadde en fin, fin utsikt

fra sitt sete. Hooden var dråpeformet, plasert oppe på selve flyskroget. Flapsene gikk langs nesten hele baksiden av vingen og gav en meget stor sikkerhet under landing. Men landingsfarten var høy, rundt 180 km pr. time.

Motoren, en 24 sylindret Napier Sabre, var forsynt med en kjempestor fire bladet propeller med en diameter på fire meter! En svær kjøleradiator under motoren gav Tempest en «halkjeft». Topphastigheten under horisontal flukt med + 13 boost gass-trykk var rundt 705 km pr. time. Var flyveren i knipe og måtte ha større fart kunne han gi overboost til motoren, men bare for en kort tid. Da kunne han oppnå en motorytelse på 3 000 hestekrefter, 4 000 omdreininger og farten kom opp i noe over 735 km pr. time.

Tempesten hadde ekstratanker under vingene med plass til 320 liter bensin som selvsagt kom godt med.

Jageren var på 7 tonn, en koloss altså, og hadde en motorydelse på 2 400 hk. Aksjonsradius lå på noe over 800 kilometer. Bevæpningen var fire 20 mm kanoner med tilsammen 800 granater. Det tok tyve sekunder å skyte seg tom hvis en holdt avtrekkeren inne hele tiden.

Under stup var Tempestjageren det eneste allierte flyet som greide å komme opp mot lydets hastighet. Den

Messerschmitt ME 262 A



Arado 234



er som bekjent ca. 1 200 km ved havoverflaten.

Tempesten ble også kastet inn i kampen mot V-bombene som suste mot London. Tempestjagerne klarte å skyte ned ca. 900 V-1 bomber over Kanalen. De andre jagerne, det være seg Spitfires eller de amerikanske Thunderbolt eller Mustang, klarte ikke å hamle opp med en V-1 bombe hvis de ikke hadde en ganske stor overhøyde.

IV.

Vi har snakket så mye om de tyske flyene, da er det vel på sin plass å ta med et av de tyske toppessene under den annen verdenskrig.

Walter Nowotny var det store esset på tyskernes side. Bare som 22-åring var han sjef på Rheine-Hopsten for Jagdgeschwader 52. Han hadde kommandoen over nesten 400 jagerfly!

Det allierte etterrettingsvesen, som jo hadde greie på alt, kunne fortelle at Nowotny hadde 60 godkjente «seire» på vestfronten. Men her er å bemerke at det ikke nødvendigvis er det samme som personlige seire. Avdelingssjefene ble ofte kreditert for fly karene i hans avdeling skjøt ned. I Russland ble han oppført med 100 seire.

Det var Nowotny som i slutten av juni 1944 skjøt ned tre Dakotafly som var fullastet med bensin over en av feltflyplassene i Normandie, og noen

dager senere kastet han og avdelingen hans seg inn i en luftkamp mot en blandet formasjon av amerikanske Lightningjagere og norske Spitfires. Tre Lightningfly ble skutt ned, men nordmennene derimot gjorde det bedre enn amerikanerne. Luftkampen foregikk i nærheten av Caen den 24. juni 1944. Sjefen for den norske wing 132, oberstløytnant Rolf Arne Berg skjøt ned en Messerschmitt 109, fenrik Johan Garven klarte to og fenrik Odd Solvang en Messerschmitt. De norske jagerne mistet ikke ett eneste fly!

Om Walter Nowotnys skjebne forteller den berømte franske jagerflyveren Clostermann i sin bok «Luftens ørner»:

«Den 15. mars 1945 ledet jeg (altså Clostermann) på «rottejakt». Det var benevnelsen på jakt etter Arado jetfly, over Rheine-Hopsten. Vi fløy i 8 000 fots høyde og oppdaget plutselig en Messerschmitt 262 jetjager helt nede mot bakken. Den var merkelig nok ikke kamuflasjemalt. De polerte vingene formelig glitret i solen. Jetjageren var allerede trykt innenfor «flakkalléen», og i ferd med å lande. Luftskytset poste granater for riktig å beskytte dette sølvblanke vidunderet. I henhold til de siste strenge direktiver var det absolutt forbudt å angripe når fiendeflyene var innenfor beskyttelsessonen. Stikk mot mine ordre stupte min nr. 4 helt uten varsel loddrett nedover mot det hypnotiserende blanke korset.

Det var Bob Clark, og han suste med vanvittig fart tvers gjennom kulespruten fra bakken, forbausende nok uten å bli truffet. Han fyrte en lang serie mot Messerschmitten like før den flatet ut for landing. Den



Heinkel HE 162

crashtet i flammer ved utkanten av flyplassen.

Fjorten dager senere fikk vi ved å studere beslaglagte tyske dokumenter og fangerapporter, rede på at denne Messerschmitt 262 hadde vært ført av Nowotny.

Walter Nowotny satte seg i respekt blant de allierte flyvere, ikke bare som en fremragende kampflyver, men han gjorde dypt inntrykk på en annen måte også. Han sendte en flammande protest til Hitler den gang da 47 allierte flyvere ble henrettet etter en masseflukt fra en tysk fangeleir, blant dem de to norske jagerflyvere Espelid og Silsand.

Tysk toppscorer under den annen verdenskrig var Hartmann, som etter sigende skal ha skutt ned hele 336 allierte fly. Flere andre tyske flyvere skal ha oppnådd over 200 seire, deriblant Hermann Graf med 205. Hvor stor tillit man skal ha til disse tallene vites ikke. Det er en kjent sak at tyskerne ikke var så nøye med å kontrollere sine krav. På den annen side skal man være oppmerksom på at de tyske «essene» var veteraner som ofte hadde kjempet både i den spanske borgerkrig og på østfronten mot russerne, hvor de hadde noenlunde lett spillerom.

Best kjent av tyske jagerflyvere var — foruten Nowotny — Werner

Forts. s. 33



SAMLEPERMER

Ill 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.



MAJOR

ADRIAN E. DREW

For nitten år siden gikk Adrian E. Drew nervøs inn på Atlanta flyplass, betalte 2 dollars og gikk ombord i et fly for første gang i sitt liv. Han var 18 år gammel og nettopp ferdig med gymnasiet.

Det tremotors Ford passasjerfly var ikke av de raskeste med sine 145 km i timen, men for ham syntes det utrolig fort. Han var ikke av dem som likte å fare avsted på de brede landeveier i rasende fart.

Etter en stund i luften likte den unge gutt fra Georgia å sitte i flyet og fare avsted i «rasende fart», og han besluttet seg til å bli flyver.

Den 12. desember 1957 gikk den samme Adrian E. Drew, men nå major i det amerikanske flyvåpen, ombord i et annet fly på Edwards flyplass i California. Som ved sin første flytur var han nervøs, men nå fordi han visste at hele verden ville få høre om denne flyvningen.

Da han landet med sitt McDonnell F-101A Voodoo 45 minutter senere, var Adrian Drew den stolte innehaver av verdensrekorden i hastighet for fly. Han hadde fløyet med en hastighet av 1 943,27 km/t. over en oppmålt distanse og slått den engelske rekord som var på 1 821,76 km/t. satt i mars 1956 av L. P. Twiss. Major Drew var en rutinert flyver med erfaringer fra siste verdenskrig og Korea og han tvilte ikke på at han ville slå verdensrekorden da han gikk ombord i Voodooen.

— Jeg har fløyet Voodoo siden 1955, uttalte han, og jeg er klar over hva flyet er god for. Det eneste problem jeg får, er å holde jevn høyde over den oppmålte distanse som det kreves etter National Aeronautic Association's bestemmelser.

Det var montert elleve forskjellige instrumenter i flyet for å kontrollere den offisielle flyvningen. Bestemmelsene sier at høydeforskjellen ikke må overskride 100 meter på den oppgitte bane og det er

ikke meget i de høye hastigheter. Klokket 8.30 om morgenen rekord-dagen tok han av og steg sakte til 11 887 meter. Han sjekket instrumenter og radio, og noterte at temperaturen utenfor var minus 52 grader. Mens han holdt en nøye kontroll med høydemåleren, styrte han flyet inn på «banen» med vinden i ryggen, og ga full gass. Den kraftige Pratt & Whitney J-57 jetmotor med over 13 600 kg trykkraft akselererte flyet så kraftig at han ble presset mot stolryggen. Lyden av luftstrømmen som passerte cockpiten ble høyere enn han noen gang tidligere hadde hørt.

Hastigheten over «banen» i medvind ble kloknet til 1 940 k/mt., han snudde og fløy så samme strekning i motsatt retning mot vinden og fikk tiden 1 953,2 km/t. Dette ga ham en gjennomsnittstid på 1 943,27 km/t. eller 120,7 km/tigere enn den rekord som L. P. Twiss satte i 1956 med sitt Fairey Delta forsøksfly.

Å ta en verdensrekord med fly er ingen en-dags jobb. Selve forbedringen tok tretti dager. Det måtte finnes et passe sted hvor farten skulle settes for fullt og de beste plasser for å snu. I flyet ble det montert et spesielt kamera som ble forseglet av NAA og to T-33 Shooting Star lå ved vendepunktene for å kontrollere at den oppgitte bane ble fløyet. Hvordan føltes det å fly hurtigere enn noe menneske i historien ved en offisiell flyvning?

— It feels pretty nice, var major Adrian E. Drew's svar.

Krig i luften. *Forts. fra s. 31*

Mölders og Adolf Galland. Mölders ble av Hitler personlig beordret vekk fra aktiv tjeneste etter sin 115. seier. Av denne grunn var det at Galland holdt opp å telle sine seire etter 94.

Et annet lysende navn var Hans Marseille, som skal ha skutt ned 158 engelske og amerikanske fly — derav 150 i Nord-Afrika. Det fortelles om ham at han den 1. september 1942 gjorde krav på 17 seire — 8 av dem i løpet av ti minutter. I denne forbindelse kan vi nevne at den engelske toppscoreren «Johnnie» Johnson i sin bok «Wing Leader» sier at han har brakt på det rene at engelskmennene bare mistet 11 fly over ørkenen denne dagen. Av disse var to Hurricanes — en type som tyskeren overhodet ikke har oppført.

Det er derfor tydelig at de tyske kravene må leses med forbehold.

Sputnikenes gang

Ifølge Tass brøt den andre russiske satellitten, Sputnik II, den 14. april inn i jordens atmosfære og brente opp. Siden oppsendelsen 3. november ifjor hadde den da sirklet rundt jorden 2370 ganger.

Foreløpige data for Sputnik III, som ble sendt opp 15. mai:

Vekt: 1327 kg (hvorav 968 kg instrumenter)
Omløpstid: 106 minutter
Høyde: 225—1880 km
Lengde: 3,57 meter
Diameter: 1,71 meter
Utskytningsvinkel: 65° til ekvator.

Satellitten er uventet stor og blir regnet som et vitenskapelig laboratorium til utforskning av jordatmosfærens ytre lag.

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

1. Jeg vil gjerne ha alle tekniske data om HUP-2 Vertol.
2. Tekniske data om Piasecki YH-16 A.
3. Tekniske data over C. 47 Skytrain.
4. PBV-5A Catalina ønsker jeg også opplysninger om.

P. J. Bruun

SVAR:

1. HUP-2 Vertol Retriever har meget god lydisolert cabin. Besetning er to med 4 passasjerer eller tre bærer. Typen har en hydraulisk heis til å heve redede opp i cabinen. HUP-2 har en Continental R-973-34 motor på 550 HK. Rotorlengde 17,3 meter. Kroppslengde 9,75 meter. Maks. hastighet 170 km/t. Masj-fart 130 km/t. Tjenestehøyde 3050 meter.
2. Piasecki PV-15 eller YH 16 A er et transporthelikopter for 40 passasjerer bygget for U.S.A.F. Det har to Allison T-38 turbinmotorer. Hver rotor drives av en motor, men en motor kan drive begge rotorer. Helikopteret kan også frakte 32 bærer. YH-16A har bedre løfteevne enn YA-16 fordi turbinmotoren i 16A er let-

tere enn stempelmotoren i 16. Rotordiameter 25 m. Kroppens lengde 23,8 m. Maks. hastighet 200 km./t. Tjenestehøyde 5 490 m. Rekkevidde over 320 km. Se bilde L. H. 12 (32) 1957.

3. C-47 Skytrain er den militære betegnelse for Skymaster DC-4 som tidligere er beskrevet.
4. PBV-Catalina er et amfibiefly beregnet på sjøredningstjenesten. Den kan tilbakelegge en strekning på ca. 4 900 km. Den har 2 Pratt & Whitney Twin Wasp motorer, hver på 1150 HK. Maks. hastighet 250 km./t. med masj-fart på 210 km./t. Vingespenn 31,7 meter, lengde 19,8 meter. Totalvekt 15 400 kg.

1. Kan jeg få noen opplysninger om P-39 Airacobra?
2. For en stund siden ble spørsmålet hva betyr F, P, B, osv. på amerikanske fly besvart. Er ikke P-39 Airacobra en jager? Hvorfor heter den da P-39?
3. Er «Han narret døden» i nr. 12 (32) sann? Diskusjon.

Y. D.

SVAR:

1. Av AIRACOBRA er det bygget en stor serie i løpet av siste krig. Den første P-39 hadde veskeavkjølet Allison N-1710 motor på 1 090 HK. Maks. hastigheten 575 km./t. Vingespennet 10,36 meter, lengde 9,14 meter, høyde 2,18 meter. Bestykning var en 37 mm kanon og to synkroniserte 50 kal. maskingeværer. Andre typer fraktet og 250 kg. bomber. Typen ble sendt til Russland under siste krig.
2. P-39 AIRACOBRA er en jager. P (Pursnit) sto tidligere for ja-

gerfly. Ble siden skiftet ut med F. (Fighter).

3. Ja.

1. Hvilket av disse flyene går fortest: Starfighter, Douglas Skyrocket eller Trident II?
2. Hvor meget går de?

Bernt Melvær.

SVAR:

1. Starfighter F-104 A. Maks. hastighet blir oppgitt til Mach 2.2—2.3 ved 10 000 meters høyde.
2. Douglas Skyrocket oppnådde november 1953 en hastighet av 2 123 km. eller Mach 2.01.
3. S.O.9050 Trident II. Med de to jetmotorer på vingene pluss raketmotoren i kroppen oppgis det at Trident II kan oppnå en hastighet over Mach 2 i horisontalflukt. En skulle anta at den siste utgave av Trident II vil være den raskeste av de tre typer.

Kan Luftens Helter bevise at Nicholas Alkemade hoppet ut fra 5000 meters høyde uten fallskjerm uten å bli drept? (Se L. H. nr. 12 (32) 1957).

J. R. V., Simensbråten.

SVAR:

Beviset for at dette utrolige hoppet virkelig har funnet sted er den skriftlige erklæring Alkemades fangekamerater satte opp på grunnlag av de tyske myndigheters fin-nelse. Denne erklæringen er i Alkemades egen besittelse, men er

gjengitt i artikkelen. Vi kan selvsagt ikke fremlegge originalen, men finner ingen grunn til å tvile på dens sannferdighet.

Vi har en flyklubb, som er interessert i flyene på side 2 («Månedens fly») i LUFTENS HELTER. Vi har en bok som vi limer bildene inn i, men vi synes det er synd å klippe ut bildet, for da blir den fine permen ødelagt. Så nå vil vi gjerne spørre om De ikke vil legge bildene løse inne i bladet. Det er bare et forslag.

Med hjerteig hilsen
Flyklubben HAUK, Stjørdal.

SVAR:

Sannsynligvis vil vi om kort tid foreta oss noe i den retning.

1. Hva koster en brukt Piper Tri-Pacer?
2. Kan en være taxi-flyver med bare A-sertifikat?
3. Kan ikke LUFTENS HELTER komme hver 14. dag?
4. Er det — eller har det vært — taxi-flyvere i Norge?

X, Svolvær.

SVAR:

1. Typen er enda så ny at bruktmarkedet er lite. Brukt-prisen er derfor ikke vesentlig mindre enn prisen på et nytt fly (ca. 60 000 kroner).
2. Nei. Se L. H. nr. 4 (36) 1957.
3. Vi får se.
4. Der er flere som driver taxi-flyvning i Norge.



Få flyvere under siste verdenskrig vant slik berømmelse som Wing Commander Robert Standford Tuck, D.S.O., D.F.C. & 2 Bars. Fra denne legendariske luftheltens eventyrlige liv har vi hittil brakt 11 episoder i LUFTENS HELTER, derav to som hovedfortellinger, nemlig: «Fly for livet» (nr. 7, 1957) og «Burmaskvadronen» (nr. 2, 1958).

Følg med i Tuck's utrolige bedrifter og se selv hvordan han fikk tilnavnet «den udødelige».

Fly for livet

AV LARRY FORRESTER

(XII) På hodet i sjøen

Squadron Leader Robert Tuck var blitt berømt. Han hadde fått så mange dekorasjoner at han til slutt ikke brydde seg med å holde tall på dem. Han hadde rekord i nedskytninger, og han hadde drevet sin skvadron, 257, «Burma-guttene», frem i aller første rekke blant stjerneskvadronene i R. A. F.

Han hadde reddet seg ut av så mange kinkige situasjoner at selv det store publikum hadde hørt snakk om «Tuck's Luck», og de fleste mente at han var usårlig.

Men det var to som absolutt ikke trodde det. Den ene var han selv, og den andre var en slank, blond ung pike ved navn Joyce. Joyce, som noen år senere skulle bli Mrs. Robert Tuck.

Den 21. juni 1941 klokken fem på to om ettermiddagen, satt hun og kjemmet håret sitt foran speilet. Plutselig fikk hun en uforklarlig følelse

av angst. Hun ble blek, og blodet begynte å banke i årene. Hun bøyd seg forover og hev etter pusten, og i det samme visste hun hva som hadde skjedd.

ROBERT VAR I FARE!

Hun løp ned trappen for å ringe til Coltishall flyplass, men ombestemte seg før hun kom frem til telefonen. Det ville virke hysterisk, latterlig! Hun kunne ikke la slike tåpelige innskytelser ta makten over seg. Hun måtte ta seg sammen. Det var nervene som klikket. Alt hun trengte var hvile, og søvn . . .

Senere på dagen satt hun sammen med to venninder og hørte nyhetene i radioen. Hun hadde en bok liggende i fanget, og da meldingen fra flyvåpenets overkommando ble lest opp lukket hun boken igjen.

— . . . en av våre egne flyvere er savnet, sa hallomannen.

Joyce reiste seg og så rolig på de to vennindene.

— Det er Robert, sa hun lavt. — Det er Robert som er savnet.

Og det stemte.

Han hadde startet på en patruljetokt klokken 13.30. Han fløy alene, og satte kursen mot Southend. Det var en varm, stille dag, med klart, fint vær, og han så ikke tegn til fiendtlig flyvirksomhet noen steder. Året før hadde det vært atskillig livligere her nede ved kysten!

Han la flyet over i en krapp vinstresving og fløy ut over kanalen i 1 000 fots høyde. Han hadde ikke noen bestemt hensikt med denne kursendringen. Han var ute på patruljetjeneste og da kunne han like gjerne patruljere over åpent hav som over land.

Han satt og så rundt seg til alle kanter, snudde uopphørlig på hodet og lot blikket gli ransakende langs horisonten. Ikke tegn til liv noen steder. Han hadde tilbakelagt godt og vel 150 kilometer nå, og det eneste han så i det blå luftrommet over seg var noen flørlette cirruskyer høyt oppe.

Og så begynte plutselig en skur av projektiler å slå inn i skroget på Hurricane-jageren.

Vissheten om at han var under beskytning slo ned i ham som lyn fra klar himmel. Flyet skalv under påkjenningen og kuleregnet flerret opp platene i flykroppen, i vingene og i motorskjoldet. Det var et under at Hurri'en holdt seg på vingene.

Han hadde fortjent dette! Når han hadde gitt seg av sted, alene, i lav høyde, hundre og seksti kilometer ut fra kysten, kunne han ikke vente annet. Han var en stor tosk, en narrak-

tig, innbilsk tosk, og nå fikk han betale for det.

NA SITTER DU I SAKSEN FOR GODT, ROBERT. DENNE GANGEN SMELLER DET!

Skulle blystrømmen aldri ta slutt? Herregud, hvor meget kunne denne Hurri'en tåle? Hver gang han hørte brakket og kjente flyet skjelve under en fulltreffer, tenkte han: Den neste treffer meg! Jeg vet akkurat stedet hvor kulen vil gå inn også, i ryggen, den vil rive opp muskler og kjøtt og innvoller og så er det slutt. Jeg kjenner smertene allerede!

Det hele sto på et par sekunder. I et par nervedirrende sekunder var hjernen hans omtåket, og han følte at han hadde vært på nippet til å bli grepet av panikk. Men da kuleregnet plutselig stoppet var hjernen hans klar igjen. Hurri'en fløy fremdeles. Merlin-motoren surret og gikk. Og ennå var det liv i Squadron Leader Robert Tuck.

En ME-9 skjøt frem like under ham. Tuck skjøv spaken lett forover. Siktet hans rammet inn den flate toppen på Messerschmittens plexiglasshette. Tuck sjekket gyro-indikatoren for å kontrollere trimmet på Hurri'en, og trykket på avtrekkerknappen. Messerschmittens skalv under granatregnet. Tyve-millimeters kanonprojektiler var saker som satt. Hetten over cockpit'en krøllet seg opp som sellofan. I neste øyeblikk gikk Messerschmitt ned i sjøen med et høyt plask.

Tuck trakk Hurricanen opp igjen. Han hadde en følelse av at han måtte ha flere 109'er bak seg.

Det stemte også. Da han la flyet over i en vertikal høyresving så han strømmen av sporlys-projektiler

komme mot seg. Den lysende stripen strøk noen få tommer over hetten hans og da han snudde hodet og fulgte stripen med øynene tilbake til utgangspunktet, så han en ME-109 knapt hundre meter borte. Den hadde en sølvfisk malt på skroget. Tuck kjente dette merket. Det tilhørte en av Görings stjerneskvadroner.

Messerschmitt hadde kurs rett mot ham, men den hadde for stor fart til å kunne følge med i den krappe svingen Tuck hadde tatt. Tuck lot den passere under seg, slo stikken over og la seg etter tyskeren.

Dette var et bikkjeslagsmål av den gode, gamle sorten! Det var mange måneder siden han hadde vært borti denne typen av luftdueller, og nå sto det bare igjen å se om han husket de gamle kunstene.

Tyskeren stupte ned til 100 fot over vannflaten, trakk opp igjen i en brå sving og gikk opp igjen i spiral. Denne karen kunne fly, det var det ikke tvil om. Tuck ga fullt venstreror og hang etter så godt han kunne. Det gikk rundt og rundt, han ble presset inn mot setet av sentrifugalkraften og blikket hans ble sløret. Nå gikk det nedover igjen, i krappe svinger. Rett under dem lå den blå havflaten. Det var som om de stakk vingespissene sine ned i vannet og spant rundt som snurrebasser. Tuck kjente at blodet begynte å strømme vekk fra hodet. Kanonsiktet foran ham ble utydelig og hildringen for øynene vek for en matt tåke. Hele kroppen hans verket under den fysiske påkjenningen.

Motoren brølte under presset. Nå begynte øynene hans å verke også. Dette måtte ta slutt snart. Det var grenser for det en mann kunne tåle!

Plutselig rettet tyskeren rorene sine litt ut og svingen ble mindre krap. Tuck fulgte etter. Synet vendte tilbake og smertene bak øynene forsvant. Men de sirklet rundt fremdeles da Messerschmitt plutselig kom tilsyne i siktet hans. De var femti fot over havflaten. Tuck sjekket trimmet på gyro-indikatoren. Så trykket han på avtrekkerknappen.

Salven varte i to sekunder og da den var over gikk Messerschmitt rett ned i sjøen. Tuck fløy gjennom vannsøylen som slo opp etter den.

Han trakk opp igjen, sjekket kursen og rettet flyet opp. I det samme ble han truffet av en skur med prosjektiler fra venstre. Gasshåndtaket ble slått ut av hånden hans. Slaget lammet den venstre armen helt opp til skulderen. Reflektor-platen på siktet ble knust til småbeter og en av betene satte seg fast i pannen hans.

Døren og hetten blåste bort og en orkan tordnet løs inne i cockpit'en.

Den tredje tyske jageren passerte rett under ham og gikk inn i en slakk sving. Motoren på Hurri'en begynte å hoste og Tuck hadde ikke gasshåndtak lenger så han kunne ikke ta opp forfølgelsen. Han klatret så godt han kunne med den motorkraften han hadde igjen, og ventet på angrepet.

Tyskeren var ikke selv klar over det overtaket han hadde. Han kom rundt og fløy rett mot Hurricanen. Solen spillet mot panseret på Messerschmitt og fikk propellspindelen til å glitre som gull. — Gylden blink, tenkte Tuck med et flir. Han håpet at han hadde nok ammunisjon igjen til å gi tyskeren et kraftig dytt på den gylne snuten. Galgenhumøret begynte å løpe av med ham. Han var



Han brukte de siste kreftene sine til å hale seg opp i gummifjollen . . .

klar over at dette var slutten: Hurricanen kunne ikke ta imot mere bly nå. Dette måtte være det avgjørende øyeblikket da nemesis innhentet ham. «Tuck's Luck» holdt ikke lenger. Flaksen hadde holdt lenge nok som det var.

Siktet hans var skutt bort, men gyro-indikatoren virket fremdeles. Han strøk blodet vekk fra pannen med håndbaken og forsøkte å slappe av.

Tyskeren raste rett mot ham og skjøt med alt han hadde. Tuck besvarte ilden. I fem-seks sekunder krysset de drepene blystrømmene hverandre. Som ved et under bommet tyskeren. Tucks tyvemillimeters granater slo inn ved vingeroten og i Daimler-Benz-motoren på Messerschmitt.

Tyskeren bikket over til siden og gikk inn i et slakt stup. Svart røk og hvit glycol-damp slo ut fra motoren. Messerschmitt satte kursen hjemover og Tuck stusset på om tyskeren ville rekke frem til land. Selv visste han at han ikke hadde en sjanse . . .

Merlin-motoren hostet og harket og spyttet i et sett. Av og til stoppet den i flere sekunder, men plutselig startet den igjen og holdt det gående en stakket stund. Temperaturen og oljetrykket steg hurtig. Radioen var skutt i stykker. Tuck satt med føttene i en blanding av olje og glycol. Farten gikk jevnt og støtt ned, 200, 180, 160 . . .

Et eller annet slo villt mot skroget bak ved haleflaten. Vinden slo mot ansiktet hans. Blodet strømmet fra pannen, fylte det ene øyet og strøm-

met videre langs neseroten og inn i munnen. Den venstre armen var lammet, det følte som om det gikk en høyspent strøm gjennom den.

Allikevel følte han seg i strålende form da han jenket flyet forsiktig over på kurs. To nedskytninger og en skadet! Han hadde ikke glemt kunstene sine ennå!

Og ennå var det liv i ham!

Den sønderskutte Hurri'en gjorde sitt beste. Den bar ham så langt nordover at han kunne skimte kysten. Så blåste det høyre balanseroret bort og i det samme slo flammene ut fra motoren og slikket rundt føttene hans.

Han var omtrent åtte hundre fot oppe. Og han som ikke kunne fordra å dingle i fallskjerm!

Men han hadde ikke noe valg. Han måtte ut over rekken enten han ville det eller ikke. På den gamle, gode måten.

Ingen grunn til å forhale det. Det var atskillig enklere enn vanlig også nå, nå som døren var blåst bort. Alt han hadde å gjøre var å legge borbords ving over, koble fra surstoffledningen og la seg gli sidelengs ut.

Skjermen åpnet seg mens han drev og slo saltomortaler, og på en eller annen måte fikk han snorene mellom benene. Den lammede armen hans våknet til liv igjen, og han skjøv begge hendene frem for å klare opp i virvaret av snorer. Et øyeblikk så det ut som om han skulle vikle seg håplost inn i kaoset, men plutselig kjente han et kraftig rykk. Han ble trukket opp etter skuldrene, og plutselig hang han og seilte som en måke, stille og rolig over den blå flaten.

Han kastet et blikk opp mot den hvite soppen over seg. Det lot til at alt var som det skulle være der oppe.

Verden var stille og fredelig. Det var som å ligge og dra seg på en kjempemessig dundyne. Han lukket øynene og trakk pusten dypt inn.

Plupp!

Før han fikk åpnet øynene igjen var han nede i den store drinken.

Vannet var varmt og sjøen var stille. Han kvittet seg med skjermen, selene og flyverstovlene. Etterpå fikk han gummijollen frem og blåste den opp. Han brukte de siste kreftene sine på å hale seg over luftringen, gle med hodet først ned mot bunnen av jollen, og ble liggende. Han la hodet mot underarmene og lå slik en stund og lyttet til måkeskriket. Han var lykkelig. Dødsens trett, men lykkelig.

Han satte seg opp og kastet et blikk på armbåndsuret.

Klokken var nøyaktig fem minutter på to.

Vannet måtte være ramsalt. Det brente i huden hans. Han åpnet hendene og kastet et blikk på håndflatene sine. De var blodige og fulle av treler. Nå husket han basketaket deroppe da han forsøkte å gjøre seg fri fra fallskjermnsnorene. De tynne silkesnorene hadde skåret seg inn i huden hans.

Litt etter gikk det opp for ham at vannet begynte å vaske rundt føttene på ham. Han reiste seg og fant fire små huller i bunnen på jollen. Vannet piplet inn gjennom hullene. Det var granatsplinter som hadde trengt seg inn i jollen under luftkampen. Mens han selv satt på den sammenfoldede gummibåten!

Frem med redningsutstyret. Dette var en sjemannsjobb. Tuck hadde vært til sjøs før han sluttet seg til Royal Air Force. Han skulle vel all-

tid være kar om å få tett en liten lekkasje i en gummijolle!

Han stakk hånden ned i en sidelomme i jollen og fant frem en liten lensepumpe, formet som et trekkspill, og noen små trepropper, beregnet til tettning. Han valgte ut fire propper og skrudde dem på plass. Etterpå pumpet han jollen lens med trekkspillpumpen. Og dermed var fartøyet hans sjøklart igjen.

Han undersøkte såret i pannen og trakk en liten perspex-bete ut fra det. Pussig. Frem med lommeterkleet. Denne beten måtte gjemmes. Fra før hadde han en skålformet penny, den var blitt skålformet da den stoppet en kule fra å trenge inn i underlivet hans under en luftkamp for lenge, lenge siden. Dessuten hadde han en liten aluminiums-mutter som var blitt slått løs fra rorpedalen og hadde funnet veien inn i låret på ham. Han hadde måttet på sykehus for å få den fjernet. Et jernkors hadde han også. Han hadde fått det av en tysk flyver under et annet sykehusopphold. Og nå hadde han denne perspex-beten også. Robert Tucks private krigsmuseum begynte å bli ganske innholdsrikt.

Han stakk hendene i lommen og la seg tilbake, med ansiktet mot den varme sølen. Og et øyeblikk etter falt han i søvn.

Den båten som plukket ham opp to timer senere var en gammel, med-

tatt kulljakt fra Gravesend. To timer før hadde mannskapet sett en Messerschmitt gå ned i flammer, antagelig var det en av de to Tuck hadde skutt ned. Men i alle fall trodde mannskapet ombord i kullskuten at Tuck var tysk, og dette skapte nye forviklinger. Da han klatret over rekken stakk en matros en gammel revolver i ryggen hans. Tuck bråsnudde.

— Jøssenam! bjeffet han, — det manglet bare at *du* også skulle sette i gang! Vekk med den skyteren. Jeg har hatt nok kruttøk for i dag!

Da de var blitt overbevist om at han var den han ga seg ut for å være, kom skipperen løpende med en halvliters mugge. Tuck trodde det var øl, og satte den fulle muggen for munnen.

Det var rum.

Da han gikk i land i Britlingseak om kvelden var han i virkelig fin form.

Senere på kvelden traff han Joyce. Hun fortalte ham om forutfølelsen sin, den merkelige angsten som hadde grepet henne klokken fem minutter på to om ettermiddagen.

— Du må da si at det var et pussig tilfelle, sa hun. — Det stemte jo med klokkeslettet også!

— Overtro, sa han. — Tull og tøys! Men han var ikke helt sikker.

Forts. neste nr.

«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.



HELTEN AV 2008
RACA

SPIONREDET

Etter å ha forfulgt Gomu tilbake til «Den blå drage»s hovedkvarter i Atlantide, ble Raca overrasket og tatt til fange. På en mirakuløs måte unngår han den sikre død og unnslipper . . .



BEDRE KUNNE DET IKKE GÅTT! INGEN SÅ NOE. JEG MÅ STRAKS KALLE OKTAGON I EN FONOVISJONSKIOSK!



TA DEN!
AHAH!



HURTIG, GOMU, TA POLITIMANNENS FALLSKJERM. FEST DEN PÅ RYGGEN MIN!



HALLO, HALLO.. VARSLE ADMIRALEN! POLITIET MÅ STRAKS OMRINGE SKYSKRAPEREN PÅ FEMTE TERASSE.



GEND STRAKS EN TROPP RADIOPOLITI TIL DEN OPPGITTE ADRESSEN, DE TAR KOMMANDOEN OBERST!

JAVEL, ADMIRAL



AAHH!



TOGO ER DØD! JEG BENYTTER FALLSKJERMEN I STEDET!



FÅ MINUTTER SENERE LANDER ET SKUDD-SIKKERT FLY MED EN TROPP POLITI...

HANDS UP!

ROLIG!

OVERGI DERE!



VEKK MED DEG!



I DETTE MØRKE HJØRNE ER DET INGEN SOM SER MEG... JEG HOPPER NED HER.

Be li flygger!

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



Veien til flygeryrket

går gjennom Flygeskolen, som tar opp nye aspiranter i
1. august. Du får alle opplysninger - gratis og uten forpliktelser
ved å skrive til
Generalkrigskommissariatets Skolerekruiteringskontor,
Kjellerhus Festning, Postboks 959, Oslo.

RIDDER
SERVO