LUFTENS HELTER

JEFF PARKER:

Rödt FOR FARE

Nr. 11 (43)
Kr. 1,-

Med «TYPHOON» mot tyskerne
«DEN GALE MAJOR»

MÅNEDENS FLY - 40:

THUNDERCHIEF
(Modell F-105 B)

Produksjon: Republic, USA.
Type: Enseters jager/bomber.
Motor: En Pratt & Whitney J 75-P-5 turbojetmotor med 7 800 kg skyvekraft, med etterbrenner 11 100 kg skyvekraft.
Vekt: Ca. 18 tonn lastet.
Fart: 2 285 km/t. (Mach 2.15) i 11000 m høyde.
Rekkevidde: Over 3 200 km med dropptanker.
Bevæpning: En roterende seksløpet 20 mm T-171 maskinkanon (6 000 skudd pr. min.) og 3 600 kg ammunisjon. Bomber og raketter.
Vingespenn: 10,64 m.
Lengde: 19,22 m.
Høyde: 5,99 m.
Andre opplysninger: Flyet ble planlagt i 1952 som en etterfølger til F-84 F. Den første av 6 prototyper, kalt YF-105 A, fløy første gang 22. oktober 1952. Det skal i alt bygges 180 stk. for USAF Tactical Air Command, og sjefen for denne kalte flyet «det kraftigste en-manns fly i verden». Andre typer er 105 C tandem trainer, 105 D en-seters jager/bomber og 105 E to-seters allværsjager/bomber. Det er mulig at flyet vil bli fordelt til NATO-landene, og også at det blir bygget i Europa.

Nr. 11 (43) **LUFTENS HELTER** November 1958

RØDT FOR FARE

Av Jeff Parker

I

H-bombeflyet

Richard Webb holdt blikket festet mot fartsmåleren da det tunge B.47-flyet satte snuten nedover og gikk inn i stupet. 325 knop . . . 350 . . . 375 . . . 400 . . .

Nå!

Han trakk spaken langsomt tilbake. De seks jetmotorene brølte for fullt da det 100 tonns tunge flyet skar opp gjennom luftrommet igjen, i en slakk bue. I dette øyeblikk skulle bomben gå. Den skulle kastes ut og opp, slik unger kaster småsten på stranden. Den buen bomben skulle beskrive skulle være omvendt av den

Det hadde aldri hendt noen før på en B. 47 — men det hendte Richard Webb. . . !

buen flyet beskrev, slik at flyet og bomben skulle være lengst mulig fra hverandre i det øyeblikket bomben tok bakken.

B.47 er et H-bombefly. En kan ikke komme langt nok vekk når en H-bombe eksploderer.

Det glimtet i en liten grønn lampe på instrumentbordet.

— Der gikk den! ropte Sol Cohn, bombesikteren, i intercommen.

Richard Webb nikket. Flyet fortsatte stigningen uforandret, helt til det hadde fullført en halv loop. Sentrifugalkraften presset flyverne mot setene. Presset var bortimot 2 G, nok til å tvinge innvollene ned mot underlivet og jage blodet bort fra ansiktet. Nok til å få en utrenet mann til å svime av i setet.

B.47-flyverne enset ikke dette presset. De var trenet for mange ganger større press. De var trenet til å stå imot alle de fysiske og psykiske påkjenningene yrket førte med seg, og jo større prøvelser, jo flere vansker som måtte overvinnes, jo mere likte de jobben.

Richard Webb trykket ned knappen til senderen.

— Ni-tolv her. Bomben sluppet klokken 17.04.06.

Svaret fra basen kom inn momentant, som om operatøren i tårnet hadde sittet og holdt pusten og ventet på meldingen.

— Vi så slippet, Ni-tolv. Og vi har både deg og bomben på skjermene. Det ser ut som om dere har en treffer denne gangen.

Webb svarte ikke. Han holdt kanalen åpen for meldingen om nedslaget. Bomben var fremdeles underveis gjennom luftrommet. Den hadde en strekning på femten kilometer å tilbakelegge på egen hånd før den gikk i bakken. Og hvis Sol Cohn hadde beregnet slippet riktig, hvis Burt Oliver, annenføreren, hadde navigert riktig, og hvis han selv hadde beregnet stupet og kurven riktig, skulle bomben slå ned i et av de rektangulære feltene som lå innenfor det avgrensede ørken-området som gikk under navnet Maxwells Dump. I disse sekundene satt radaroperatørene ved basen og ved kontrollpostene omkring prøvefeltet og holdt øye med den lille, lysende perlen som beveget seg i en bue over radarskjermene deres. Og alle var like spent som Richard Webb.

— Nedslag i E. 17! Godt gjort, Ni-tolv!

E.17. Det lå i utkanten av prøvefeltet, fem-seks hundrede meter fra «blinken», men noen kilometer fra eller til spiller ikke noen rolle når det dreier seg om en H-bombe.

— Avstand mellom fly og nedslag 63 kilometer. Det er i snaueste laget, Webb.

Det var Obersten som snakket nå. Oberst Connolly vek aldri fra tårnet mens øvelsene pågikk, og han forlot aldri plassen før hvert fly hadde landet. Oberst Connolly var aldri fornøyd. Han hadde satt opp ideal-kurver, ideal-avstander, og ideal-nedslag på skjermene sine og han unte ikke seg selv eller flyverne sine rast eller ro før disse idealene var oppnådd.

— Javel, oberst.

— Vi får gå igjennom diagrammene en gang til når du kommer ned, Webb.

— Javel, oberst.

Webb ventet et øyeblikk. Så ba han om landingstillatelse og la flyet over i en slakk sving. Høydemåleren viste 25000 fot. Den monotone stemmen fra GCA-mannen i tårnet begynte å lire av seg instruksjoner, kurser, fart, høyde. Webb adlød automatisk. Han behøvet ikke tenke selv nå lengre. Han ble «snakket ned». B.47-flyet Ni-tolv var en liten flekk på radarskjermene i tårnet ved basen nå, og det var GCA-mannens jobb å dirigere denne flekken ned på rullebanen.

I åtte tusen fots høyde fjernet han surstoffmasken og tente en sigarett. Han hadde fått røkt halvparten av den da han var ferdig med innflyvningsrunden og fikk beskjed om å senke flaps og understell.

Fem minutter senere satte han kolossen ned på rullebanen, fjærlett og elegant. Webb kunne sine ting. Han hadde 3400 timer i loggboken og av disse var over 1000 timer med B.47.

Han sto ved siden av oberst Connolly og så traktoren taue flyet bort til verkstedene. Mekanikerne begynte å sverme rundt kolossen i det øyeblikket traktoren ble koblet fra. Burt Oliver var på vei inn til vedlikeholdsjefen med den tekniske rapporten. De hadde hatt litt utgreie med styrbords indre motor, det hydrauliske anlegget for flapsene var ikke riktig som det skulle være, en turtallsmåler hadde hengt seg opp, belysnings-armaturen over instrumentbordet til bombesikteren måtte justeres, utskytningsmekanismen under annenførersetet måtte rettes . . .

Oberst Connolly måtte ha lest tankene hans.

— Hun begynner å bli gammel nå, Ni-tolv,mumlet han.

— Ni-tolv er det beste flyet på denne basen, svarte Webb bestemt.

— Jeg vil ikke bytte med noen.

— 7000 timer er meget for en B.47.

— Ikke for Ni-tolv. Bortsett fra disse småtingene som skal rettes på er flyet som nytt.

Obersten snudde seg langsomt mot ham. — De varer ikke evig, disse dragene våre, Webb. Selv om de koster to og en halv million dollar. En vakker dag dukket det opp en eller annen feil som vi ikke kan forklare, et tretthetsbrudd, en kabelstump som sliter seg fra kontaktpunktet, en bolt som setter seg fast. Og vi har ikke råd til å tape besetningene våre. Det har vel kostet rundt regnet et par milioner dollar å trene opp deg og Sol Cohn og Burt Oliver også, når vi tar med stort og smått. Og har vi valget mellom å tape dere eller flyet, så ofrer vi heller flyet.

Richard Webb trakk på skuldrene. Connolly var ikke en mann som snakket i utrengsmål. Derfor festet ordene hans seg gjerne i erindringen hos den han snakket til. Som denne setningen: «Et tretthetsbrudd, en kabelstump som sliter seg fra kontaktpunktet, en bolt som setter seg fast.»

— — —

II

Trøbbel.

De fikk sine vanlige 72 timers «alarmberedskap», og etterpå tre dager fri. Så bar det løs med treningsprogrammet igjen. Bombeslippet over Maxwells Dump. Time etter time i luften og time etter time i instruksjons-salene. De hang over diagram-

mer, regnet ut kurver, studerte innviklede matematiske formler og prøvet ut teoriene i praksis over «dump»en igjen. Connolly ble aldri fornøyd. Han sa aldri «godt gjort», eller «flott levert». Han sa: «Tre hundrede meter fra ideal-nedslag», eller «femten kilometer fra ideal-avstand». Han kunne plutselig finne på å kryssforhøre en flyver om ting som enhver burde vite, men som de fleste hadde lett for å glemme, fordi det hørte til nybegynner-pensumet. Han kunne begynne å spørre en stakkar ut om metereologi, om radionavigasjon eller aerodynamikk. Han kunne sende en mann opp til tavlen og be ham tegne opp hele det elektriske anlegget på en B.47, og hvis mannen sto fast på et eller annet lirte Connolly av seg en salve som kunne skremme hvemsomhelst hjem.

— Husk det, gutter, sa Connolly, — at det du ikke vet vil ikke skade deg. Det vil drepe deg!

Connolly var i tårnet som vanlig den ettermiddagen da Webb fikk en treffer to hundrede meter fra «idealet». Webb kunne høre at det lå en undertone av stolthet i oberstens stemme da han bekreftet meldingen, men det ble ikke sagt et ord utenom de vanlige rutine-meldingene. Webb ba om landingstillatelse, og i åtte tusen fots høyde fikk han ordre om å begynne landingsmanøvrene. Han var kommet halvveis gjennom listen da han oppdaget at det forreste understellet ikke rikket seg.

Han slo ned bryteren til understellet ennå en gang, men uten resultat. Han tok det rolig. Han visste hva han hadde å gjøre. Slikt hadde hendt før, og det var flere måter å løse problemet på. Han anropte tårnet igjen.

— Vi har litt trøbbel med understellet her oppe, sa han rolig. — Ber om tillatelse til å fly ut fra innflyvningsbanen.

Tillatelsen ble gitt omgående. Han ga full gass på de kraftige jetmotorene og tok Ni-tolv opp til 16 000 fots høyde. Reglementet påbyr denne høyden for jet-bombere som er ille ute.

Oberstens stemme brøt plutselig gjennom stillheten i hodetelefonene. Stemmen var ikke så kort og upersonlig som den pleide å være.

— Hva er det i veien, Dick? Får du ikke hjulene ned?

— Det er det forreste understellet, oberst. Det går ikke ned, men vi skal nok greie det før eller siden.

I en situasjon som denne overtok flyveren kommandoen over flyet igjen. Flyledelsen i tårnet kunne nok gi anvisninger og råd, men det sto til flyveren å ta avgjørelsene.

Burt Oliver som satt i annenførersetet, halvannen meter bak Webb, hadde sittet og gledet seg til å tenne sigaretten han hadde funnet frem da de lå på åtte tusen fot. Nå kastet han sigaretten på gulvet og kvalte en ed. Han visste hva som ville komme nå.

Understellet på B.47 manøvreres elektrisk, men i nødstilfeller som dette kan hjulene sveives ned med håndkraft. Det er ingen fornøyelse å sitte i over fem tusen meters høyde og sveive løs uten surstoff-tilførsel.

— Burt, sa Webb over intercommen, — stikk ned og se om du kan få sveivet disse hjulene våre ned.

Oliver bekreftet. Han kravlet ned gjennom den trange passasjen til ELGE-anlegget. (Emergency Landing Gear Extension). Han la hele kroppsvekten sin på sveiven, men understellet rikket seg ikke. Han pustet tungt da han kom tilbake til setet sitt og tok på seg masken med mikrofonen igjen.

— Nytter ikke, den rikker seg ikke, gispet han.

Webb tenkte seg om. Han forsøkte å danne seg et billede av den elektriske strømkretsen i senknings-mekanismen, for å resonnere seg frem til grunnen til svikten. I tankene tok han for seg del for del, og til slutt kom han til at feilen måtte ligge i den mekaniske delen av anlegget, ikke i den elektriske installasjonen. Han kastet et blikk på brennstoff-målerne. Han hadde brennstoff nok til en knapp halvtimes flyvning. Han anropte plassen igjen.

— Vi får ikke understellet ned, sa han kort. — Og jeg trenger brennstoff.

Basen bekreftet meldingen. Det gikk fem minutter, og i denne tiden gjennomgikk Webb ennå en gang hele det mekaniske anlegget for understellet i tankene. Så sent som for en uke siden hadde Connolly kryssforhørt ham om hver eneste komponent i anlegget. Plutselig ble han anropt av flyledelsen igjen.

— Hallo Ni-tolv. Vi sender tankfly opp fra plassen nå. Møt flyet klokken 19.15 over Maxwell Dump.

Webb bekreftet. Han slo ned bryterhåndtaket for det automatiske søker-anlegget som ble brukt ved tanking i luften, og i det samme oppdaget han at anlegget var i uorden.

Hva var det Connolly hadde sagt? «. . . et tretthetsbrudd, en kabelstump som sliter seg fra kontakten, en bolt som setter seg fast . . .»

En B.47 veier 100 tonn lastet, og en vesentlig del av denne vekten utgjøres av komplisert maskineri og kompliserte instrumenter. Hver komponent er avhengig av andre komponenter. Hvis det oppstår et brudd et eller annet sted i kolossen kan følgene melde seg i den andre enden av skroget eller vingene. Selv om vedlikeholdet er aldri så omsorgsfullt, og selv om viktige deler skiftes ut lenge før en har grunn til å tro at de er nedslitt, kan et ledningsbrudd, en kortslutning, eller et tretthetsbrudd i en eller annen viktig konstruksjonsdel sette igang en kjedereaksjon. Mere enn en gang har B.47-flyverne måttet erkjenne sannheten i det gamle ordtaket: En ulykke kommer sjelden alene.

Det var begynt å mørkne nå, og han skulle treffe tankflyet et eller annet sted over Maxwell Dump klokken et kvarter over syv, *uten søker-anlegg.*

Han speidet intenst opp mot den mørkeblå aftenhimmelen, og klokken tolv minutter over syv fikk han øye på flyet. Det var et KC-97. Det måtte ha stått full-lastet på plassen. Ellers kunne det ikke ha vært mulig å få det så hurtig på vingene.

Han slo ned farten og lot tankeren fly over seg. Et par minutter etter var slangene koblet til hverandre og brennstoffet strømmet under høytrykk inn i tankene på B.47-flyet. Klokken var ti minutter på åtte da Webb kuttet koblingen og fløy bort fra tankflyet. Et øyeblikk etter ble han anropt av basen.

III

Hvor er feilen?

— Connolly her. Dick. Boeingfabrikkene har kalt sammen fem eksperter som er klare til å hjelpe oss ut av knipen. Møtet er satt til klokken et kvarter over åtte. Telefonforbindelsen mellom tårnet her og Boeingfabrikkene blir ordnet slik at vi her i tårnet og ekspertene ved fabrikken kan drøfte problemene og samtidig konferere med deg. Du skulle ha brennstoff for fire timers flyvning nå. Ta det bare med ro i mellomtiden. Vi skal sikkert finne en ordning.

Webb bekreftet. Men han kunne ikke fri seg for en beklemmende følelse av motløshet. Han hadde hatt ugreie med styrbords indre motor igjen, og han hadde en mistanke om at feilen ved understellet ikke lå i det elektriske anlegget men i det mekaniske. Det ville igjen bety at feilen sansynligvis måtte rettes på bakken.

Han var trett og sulten, og han visste at Cohn og Oliver var minst like trette og minst like sultne. Og den oppgaven de hadde foran seg nå krevet den største oppmerksomhet og konsentrasjon hos hver enkelt mann. Han bestemte seg for å gjøre et forsøk på å løsne understellet på egen hånd, før ekspertene trådte sammen til det store møtet.

— Burt, sa han over intercommen. — Jeg vil ha greie på hvor feilen ligger. Hvis den er mekanisk er det ingen grunn til at vi skal flakse omkring her oppe resten av livet. Hvis den ligger i det elektriske anlegget, er det sannsynligvis en magnet som har hengt seg opp, og det kan jeg få visshet for med en gang.

— Hvorledes?

— Jeg vil sette hele anlegget ut av drift i noen sekunder. Mens dette skjer skal Sol sveive løs på ELGE-sveiven, og du holder øye med kablene. Hvis feilen ligger i det elektriske anlegget, skulle det ikke være noe i veien for at vi får understellet ned med sveiven når vi har slått strømmen av.

Burt Oliver svarte ikke. Webb visste hva han tenkte. En B.47 uten elektrisk anlegg er som en blind, lammet fugl i himmelrommet. Den har ikke radio, ikke instrumenter, ikke radar. Ingen av gyro-indikatorene virker, og flyveren må unnvære «boost»en på høyderor og sideror. Det betyr at flyet blir tungt å manøvrere, og derved blir landingen ennå vanskeligere og ennå mere risikabel.

— Hva skjer hvis du ikke får strømmen koblet inn igjen? spurte Oliver.

Webb skulle til å svare: «Da har vi ikke annet å gjøre enn å hoppe ut,» men han besinnet seg. Han så ingen grunn til at han ikke skulle få anlegget koblet inn igjen. Det var i alle fall en sjanse han måtte ta, og han ville aldri få Ni-tolv velberget ned på bakken igjen hvis han ikke tok sjanser.

— Jeg går ut fra at jeg får anlegget i drift igjen, Burt, sa han kort. — Husk å ta med deg en stavlykt når du går ned til akterskottet.

— O.K. Skipper, jeg er klar.

— Hvorledes er det med deg, Sol? spurte Webb. — Er du klar til å sveive?

— Kommer med en gang, svarte bombesikteren.

Webb anropte basen og ga beskjed om den manøvren han hadde tenkt å foreta.

Connolly bekreftet. — All right, Dick. Skulle du ikke få strømmen på igjen vet du hva du har å gjøre. Bruk rullebane Syv. Alt blir gjort klart til å ta imot deg. Plassen blir stengt for all annen trafikk og nummer syv er den eneste rullebanen som er opplyst. Vi legger et skumteppe over hele runwayen for det tilfelles skyld at du blir nødt til å buklande, og brannsprøytene kjører opp ved siden av dere med det samme dere tar bakken.

— O.K., oberst, jeg går ned mot 12.000 fot og slår av anlegget. Jeg regner med å være ferdig med manøvren før vi passerer 10.000 fot. Hvis dere ikke hører noe fra meg innen tyve minutter vet dere grunnen til det.

— Alt klart, Dick. Lykke til.

Webb hadde funnet frem den skriftlige instruksjonen for den prosedyren han skulle følge. Det var i alt ni forskjellige håndgrep, ni operasjoner som skulle foretas, og de måtte foretas i riktig rekkefølge. Han studerte listen grundig og gjentok hver operasjon høyt for seg selv. Oliver, som lå ved akterskottet, og Sol Cohn, som sto ved ELGE-sveiven, fulgte oppmerksomt med i oppramsingen hans i intercommen.

— Vel, gutter, nå begynner vi, sa Webb og slo ned den første bryteren.

Burt Oliver kunne holde øye med kablene til understellet gjennom en liten åpning i akterskottet. Sol Cohn hadde lagt hånden på sveiven. Trin for trin ble hele det kompliserte kraftverket, lysanlegget og strømkretsene for instrumenter, radio-utstyr og radar, satt ut av virksomhet. Webb arbeidet rolig og metodisk. Da det siste lyset gikk ut stirret han opp mot den blåsorte nattehimmelen. Et par stjerner funklet svakt rett over ham. Han satt stille, med hendene på spaken og ventet på meldingene fra Sol Cohn og Burt Oliver. Han visste hva han hadde i vente hvis dette forsøket ikke lykkedes. Hvis de fikk det elektriske anlegget koblet inn igjen ville de måtte fly omkring i timesvis i 16.000 fots høyde, mens ekspertene fra Boeing og flyledelsen i tårnet gjennomgikk hele senkningsmekanismen i detaljer, for å analysere seg frem til feilen. Og så, hvis de ikke fant den, ville flyverne bli stillet overfor valget: å hoppe ut, eller buklande flyet. Dick Webb visste hva han ville velge. Han ville forsøke å ta Ni-tolv ned med en buklanding. Ikke fordi det kostet to og en halv million dollar og var en viktig del av nasjonens forsvarsberedskap. Connolly hadde mumlet noe om at det allikevel var modent for opphugging. Dick Webb ville forsøke å ta flyet ned fordi han hatet tanken på å kapitulere overfor en uforutsett vanskelighet.

Gjennom hullet i skottet holdt Burt Oliver øye med hjulene mens Sol Cohn la hele kroppstyngden sin på sveiven for ELGE-anlegget. Hjulene skalv lett, men de kom ikke ned.

— Nytter ikke, Skipper, sa han i intercommen. — Hjulene sitter dønn fast, som om de skulle være låst.

— All right, Burt. Det er ikke noe å gjøre ved det. Kom tilbake på plass

så skal vi forsøke å få tent disse lysene våre igjen . . .

Boeing-fabrikkens eksperter hadde begynt å samle seg i konferanserommet. To tusen kilometer borte satt flyledelsen på Maxwell og ventet spent på å høre livstegn fra Ni-tolv. Høyttalerne på bordene var koblet inn. Ekspertene på Boeing småpratet med folkene i flyledelsen, som om de skulle ha sittet i samme rom. På de to bordene var de samme tegningene brettet ut: tegningene av det forreste understellet på B.47.

Boeing meldte at ekspertene var samlet nå, og sto klare til å begynne.

— Vent fem minutter til, sa oberst Connolly, — vi må først forvisse oss om at Ni-tolv har radio-anlegget i orden.

Fem minutter gikk, ti minutter, ti og et halvt minutt . . . så skurret det i høyttaleren.

— Ni-tolv til tårnet. Lysanlegget koblet inn igjen.

— Og hva med understellet, Dick? Oberst Connollys stemme var rolig, så påtatt rolig at Dick Webb, som satt fem tusen meter over flyplasen visste at obersten var nervøs.

— Det gikk ikke. Feilen må ligge i det mekaniske anlegget, et eller annet sted.

— Godt, vi skal finne den. Og hvis det er er teknisk mulig skal vi hjelpe dere å få rettet på den. Vi skal sende tankfly opp til dere etterhvert som dere får bruk for det. Slapp av foreløbig, og vent på instruksjoner. Vi anroper dere igjen om et kvarters tid.

— O.K., oberst.

Connolly gikk bort til konferansebordet og snakket rolig inn i høyttaleren som sto der. — All right, Boeing. Vi er klare her. Vi har liggende foran oss nå tegning nummer E.X. 2457 . . . med bilag nummer . . .

— — —

IV

Tiden ebber ut!

Klokken var tyve minutter over ti. Dick Webb følte at trettheten og søvnen begynte å overmanne ham. Han hadde vært oppe siden klokken seks samme morgen, arbeidet tungt hele dagen, og ikke sett mat siden klokken tolv. I de siste to timene hadde han gjennomgått hundrevis av kompliserte, tekniske detaljer sammen med flyledelsen i tårnet og ekspertene ved Boeing-fabrikken, og i denne tiden hadde Burt Oliver sittet i førersetet. De hadde koblet inn gyro-piloten, men de turde ikke ta sjansen på å overlate flyet helt til den automatiske styringen. Styrbords ytre motor arbeidet uregelmessig, og hver gang den sviktet var de engstelig for at flyet skulle tape trimmen. De var engstelig for noe annet også, men de sa det ikke høyt. En defekt motor som hadde vært igang i seks timer uten stopp var ikke å spøke med. Det kunne bryte ut brann i den når som helst. De kvidde seg for å kutte den ut. De trengte full motorkraft til det siste forsøket de måtte foreta for å få løsnet understellet.

Nå var et tankfly underveis fra plassen igjen, og Ni-tolv hadde ikke søker-anlegget i orden. Da de hadde tanket siste gang var det såvidt dagslys. Nå var det stjerneklart, men Webb ville ha foretrukket belgmørke. Tre par øyne skulle speide rundt i himmelrommet til de fant de blinkende lysene fra tankflyet, til de kunne skjelne de grønne og røde navigasjonslysene ut fra myriadene med funklende stjerner.

Webb underrettet flyledelsen i tårnet om at han måtte avbryte samtalen til han hadde fått tankene fylt igjen. Tårnet bekreftet.

— Vi skal forsøke å lede deg frem til tankeren, Webb, sa Connolly. — Vi har deg på skjermen her, og venter å få tankeren inn hvert øyeblikk.

Webb bekreftet. Da han reiste seg fra navigatørbordet og gikk bortover den trange passasjen til førersetet meldte trettheten seg for alvor. Og sulten.

— Åssen går det, Burt? sa han og forsøkte å virke opplagt og ubekymret.

— Fint. Jeg manglet to timer på B.47 i loggboken min. Nå har jeg fått dem. Tre uker før tiden. Kan bli førsteflyver når som helst. Fra i dag av har du å kalle meg Mister Oliver og Sir.

— Utmerket, Sir. Hva sier De til en biff med løk?

— Hold kjeft.

Webb koblet seg inn på radiokanalen til tårnet. Flyledelsen meldte at de hadde fått begge flyene, bombeflyet og tankeren, inn på skjermen nå.

— Dere ligger 30 kilometer nord for tankflyet. Legg over til kurs 183 magnetisk.

— O.K. Hva med høyden?

— Hold høyden. Tankeren har fått ordre om å fly opp under dere såsnart dere har fått kontakt.

Tre minutter senere fikk Sol Cohn øye på K.97-flyet.

— Der kommer hun! I posisjon klokken tre på skiven! Ser dere de røde blinkene? En skulle tro det var brann et eller annet sted!

Webb slo ned farten og anropte tankflyet. Noen få minutter etter fløy de opp mot den lysende flensen som slepte etter K.97-flyet og koblet seg inn på slangen.

De kunne se operatøren sitte i den opplyste cockpiten i halen og holde øye med instrumentene. Det hele virket så velsignet hverdagslig, som når man stoppet bilen sin ved en tankstasjon og ba bensinvakten fylle tanken opp. Operatøren var sersjant, fra Texas, og trakk vokalene i langdrag når han sang ut tallene på instrumentene.

— Dette er andre gangen vi fyller denne dragen deres opp, karer. Har dere tenkt å betale regningen noen gang?

— Jeg har en onkel i Houston, sa Burt Oliver. — Du kan sende regning til ham, hver onsdag .

— Jeg tenkte meg noe slikt. Vel, dette er siste gang jeg leverer ut brennstoff på borg. Neste gang får dere ringe til Caltex.

— Skal bli, sersjant.

De kuttet koblingen igjen. Tankflyet forsvant i natten. Webb og Oliver ga seg tid til å røke en sigarett før de tok opp radiokontakten med tårnet igjen. Webb meldte fra om styrbords ytre motor, og ble koblet inn på direkte forbindelse med en av ekspertene fra Boeing.

— Dawson her, Webb. Hva sier instrumentene?

Webb oppga tallene, brennstoff-

trykk, temperatur, turtallet på turbinen.

— All right, kutt den ut foreløbig.

— Og hvis vi ikke får den igang igjen?

— Dere får den nok igang, hvis dere får bruk for den. Men foreløbig er dere tryggere uten.

Webb bekreftet. Connollys stemme brøt inn igjen.

— Er du trett, Dick?

— Litt.

— Og sulten?

— Vi er sultne som ulver, alle tre.

— Vel, det er ikke stort jeg kan by på. Men hvis dere vil ta til takke med et enkelt, styrkende måltid, litt kjøtt, frukt, et glass melk . . .

— Hva i Herrens navn er det du snakker om? Webb glemte i farten at det var obersten han snakket til, og at han var i tjeneste. Utenom tjenestetiden var omgangstonen mellom Connolly og flyverne så jovial som en kunne ønske det.

— Som jeg sa, Dick, et lite enkelt måltid, og kanskje en sigarett etterpå.

Webb svarte ikke.

— Nødrasjonene, din tufs! ropte Connolly. — Dere sitter på dem! Tørrmelk, fruktkonsentrater, sukker, hele spiskammeret er fullt og dere har ikke hatt vett nok til å huske på det! Når jeg får dere ned på bakken igjen skal dere få lese blåbok i tre dager!

Webb slo ned kontaktbryteren for at flyledelsen i tårnet ikke skulle høre at han bannet høyt. Burt Oliver hadde reist seg fra setet og var i full gang med å trekke frem gummipakningene under fallskjermposen. Sol Cohn kom opp den trange passasjen fra bombesikter-cockpiten. Han hadde en nødrasjons-pakning i hendene og flirte fra øre til øre.

De spiste godt, og ga seg god tid. De fant benzidrintabletter i pakningene også, men måltidet hadde kvikket dem så pass opp at de fant at de kunne holde seg våken uten stimulanser, foreløbig.

Da Webb hadde røkt en sigarett, tok han opp kontakten med flyledelsen på basen igjen. Det var Connolly som svarte på anropet hans.

— Boeing-folkene mener at de har funnet feilen, Dick, sa han. — Og hvis de har rett, skulle feilen kunne rettes i luften. Vi setter deg over til ingeniør Dawson igjen . . .

Flere tekniske detaljer, mere hodebry, flere fåfengte forsøk på å løsne det fastlåste understellet. Sol Cohn og Burt Oliver arbeidet febrilsk i bunnen av skroget, skar seg gjennom aluminiumsplatene for å komme frem til kabler og koblinger, slet og svettet, og hev etter pusten i den tykke luften.

— — —

V

Siste sjanse.

Klokken tre om morgenen måtte de tanke pånytt. Da dagslyset kom holdt de seg våkne på benzidrintabletter. Webbs hender skalv av utmattelse.

Flydelsen underrettet dem om at de måtte hoppe ut før trettheten overmannet dem. Webb anropte Oliver og Cohn i intercommen.

— Hopp hvis dere vil, karer. Jeg vil gjøre enda et forsøk på å få senket understellet, hvis ikke det går forsøker jeg å buklande det.

— Jeg blir med deg, sa Burt Oliver.

— Jeg også, sa Sol Cohn. — Jeg har aldri vært særlig begeistret for fallskjermhopping.

Webb anropte tårnet igjen.

— Vi blir i flyet, sa han, — sålenge vi har den minste sjanse til å få det ned i noenlunde stand.

— All right, Dick, svarte Connolly. — Vil du forsøke å presse understellet ut?

— Akkurat, svarte Webb.

Når jagerflyvere får vanskeligheter med understellene sine, hender det at de presser hjulene ut ved å la flyet gå inn i stup og så trekke det brått opp. Sentrifugalkraften presser da hjulene ned. Men et jagerfly er bygget for slike påkjenninger. Et B.47 er bygget for tunge bombelaster og stor fart. Hvis det utsettes for press som overstiger 3 G er det store sjanser for at vingene folder seg sammen eller brekker.

Richard Webb var ikke en mann som overlot noe til tilfeldighetene. Han visste at han måtte ta en sjanse, men han ville vite hva han gikk inn for. Han ville være klar over hvor stort press han kunne utsette flyet for og samtidig ha en rimelig sjanse til å komme helskinnet fra det. Han ba om å få komme i kontakt med Boeing-ekspertene i Wichita igjen, og ba om å få klare instruksjoner for den operasjonen han hadde tenkt å foreta. Ekspertene regnet ut fart og kurve, med rimelig sikkerhetsmargin, og oppga tallene.

Ni-tolv hadde fløyet på fire motorer i en times tid da Webb bestemte seg for å sjalte inn de to ytre motorene igjen. Styrbords ytre kom sent igang og de måtte la den stige langsomt i turtall og la den gå i fem minutter med redusert brennstofftilførsel før de turde åpne for fullt.

Burt Oliver og Sol Cohn hadde tatt plass på setene sine igjen, og Webb anropte dem i intercommen.

— Jeg kommer til å øke farten til 400 knop i stupet, sa Webb. — Hvis det skjer noe vil det inntreffe like etter at jeg har trukket flyet opp igjen, og vi skulle ha en rimelig sjanse til å skyte oss ut da. Jeg blåser hetten av i det øyeblikket jeg merker svikt, og da har dere bare å trykke på knappen. Sørg for at selvutløseren er i orden. Vi kommer antagelig til å svime av alle sammen i det øyeblikket vi blir skutt ut i det blå.

Oliver og John bekreftet. Webb ga full gass på alle motorer og skjøv spaken langsomt fremover. Han stirret stivt på fartsmåleren. 325 knop . . . 350 . . . 360 . . . 370 . . . 380. . . 390. . . 400 . . .

Nå!

Han trakk spaken tilbake. Den flyvende kolossen skalv i alle sammenføyninger. Webb ble presset ned i setet. Blodet ble skyllet nedover fra hjernen og et øyeblikk følte han at bevisstheten forsvant. Ansiktet ble deformert, kinnene ble trukket ned og øynene presset seg tungt mot øyenhulene. Flyet skjøt som en pil rett oppover i det blå himmelrommet. Webb kjente at blodet begynte å vende tilbake til hjernen igjen, kroppen fant sin normale form og tankene klarnet. Han var kommet opp i 26.000 fots høyde før han klarte å rette flyet opp igjen.

Og understellet var fremdeles fastlåst.

VI

Brann!

Han lenet seg tilbake i setet og pustet tungt. Det gikk flere minutter før han tok seg sammen og anropte basen.

— Det gikk ikke, oberst, sa han til Connolly. — Jeg kommer ned nå.

— All right, Dick. Vi legger en skumstripe på runwayen med en gang. Vær klar til å ta imot landingsinstruksjoner.

Webb bekreftet.

Han koblet seg inn på intercommen igjen, akkurat tidsnok til å høre Burt Oliver rope: — *Brann i styrbords ytre!*

— — —

Nede på plassen ble alt gjort klart til å ta imot Ni-tolv. Seks store tankbiler kjørte ut på runwayen og begynte å legge en bred stripe med skum over betongen. Brannbiler, kranvogner og ambulanser ble kjørt frem til enden av rullepanen. På hospitalet ble operasjonsstuen gjort klar. Connolly sto i tårnet og ledet forberedelsene. Han var gustengrå i ansiktet etter nattens påkjenninger. Helt siden den første alarmerende meldingen kom fra Ni-tolv om ettermiddagen hadde han vært besatt av et brennende ønske: at det var han selv som satt deroppe i det defekte flyet, at det var *han* som gjennomgikk de store prøvelsene, usikkerheten, slitet. Han tvilte ikke på at Webb gjorde jobben like godt som noen andre, kanskje bedre enn de fleste. Men Connolly følte seg personlig ansvarlig for hver og en av de åtte hundrede flyverne og besetningsmedlemmene han hadde på denne basen, han følte med dem i situasjoner som denne, led med dem, ba for dem, og ønsket inderlig at han kunne overta byrden for dem.

Han strøk seg over den skjeggete haken og snudde seg mot nestkommanderende, oberstløytnant Burbanks, som satt og stirret på den lille lysende flekken på radarskjermen som var B.47-flyet Ni-tolv.

— Dick greier det nok, sa han med en stemme som virket fjern og fraværende. — Han kan sine ting. Han var den beste i sitt kull i aerodynamikk. Hvis noen skulle kunne beregne flytefarten ved innflyvningen så er det han. La meg nå se . . . han dumper det han har av brennstoff . . . flyet veier godt og vel femti tonn tomt . . . det skulle greie seg med 100 knop . . . 102, kanskje, 105 . . .

Burbanks stirret fortsatt mot radarskjermen. Connolly lot ikke til å ense om noen hørte på ham eller ikke. Han fortsatte å snakke, men stemmen ble svakere og svakere etterhvert, som om han snakket til seg selv. — Han tar bakken med 105, kanskje 110 knop . . . han sklir nok 5-600 meter på betongen før han stopper . . . han har jo ikke bremser . . .

Det hørtes et svakt klikk i høyttaleren. Richard Webbs rolige, avmålte stemme brøt stillheten i rommet.

— Ni-tolv anroper basen. Vi har brann i ytre motor. Vi gjør oss klare til å forlate flyet!

— — —

Ni-tolv lå i 24.000 fots høyde da Webb trykket inn knappen som utløste sprengmekanismen for hetten. Han krøket seg sammen da braket kom. Burt Oliver hadde fått ordre om å gjøre det samme. Hvis hetten slo ned i stedet for opp kunne den skjære hodene av de to som satt i cockpiten. Trykket fra eksplosjonen lammet sansene hans, og støv og røk blandet seg med lufttilførslen i masken. Men i neste øyeblikk kjente han vindpresset over ryggen. Han rettet seg i setet og grep etter rattspaken. Lufttrykket presset hodet hans bakover. Han hørte et brak til, men han snudde seg ikke. Han visste hvor det kom fra. Burt Oliver hadde skutt seg ut. Webb rynket pannen. Det hadde vært bedre som Sol Cohn å hoppe ut fra bombesikterens cockpit. Det var sikrere, og mere bekvemt. Han ville selv hoppe ut derfra, men først ville han trottle motorene ned til flytefart. Han trakk håndtakene tilbake og kastet et siste blikk på instrumentene, nærmest av gammel vane, før han reiste seg.

VII

Hopp — eller dø!

Da han snudde seg rykket han til og ble stående og stirre ned mot annenførersetet. Den tomme stålbunnen grinte mot ham; de løse tampene fra sikkerhetsbeltet flagret løst i vinnen. Ved siden av setet lå Burt Oliver, blodig og forslått, med lukkede øyne. Fallskjermen hans var borte.

Richard Webb så plutselig for seg i tankene rapporten som ble innlevert til vedlikeholdssjefen for noen dager siden: «Utskytningsmekanismen for annenførersetet må rettes . .

Han kastet et blikk ut mot den brennende motoren. Motorskjoldet var skjult av røken og flammene, glødende metalldeler og beter av aluminiumsplater ble slynget inn mot skroget.

Richard Webb klamret seg et øyeblikk fast til setet. Surstoff-mangelen svekket ham for hvert sekund som gikk. Han måtte ta en bestemmelse nå. Skulle han la Burt Oliver ligge der og hoppe ut selv? Eller skulle han forsøke å ta det brennende flyvraket ned på plassen?

Webb var gift. Han hadde en gutt på to år. Han hadde andre enn seg selv å tenke på, og han var klar over at hvis han forsøkte å ta flyet ned hadde han små sjanser til å overleve. Men foran ham lå en bevisstløs kamerat, bevisstløs og dødsdømt, hvis han ble latt igjen i flyet.

Han var dødsdømt hvis han ble liggende i et minutt til uten surstoff også, i denne høyden.

Richard Webb snudde seg og satte seg tungt i førersetet. Han koblet seg inn på surstoff-tilførslen igjen og pustet dypt inn. Så skjøv han spaken frem. Bombeflyet satte snuten nedover. Viseren på høydemåleren passerte 22.000 fot, 20.000 . . . 18.000 . . . 16.000 . . .

Webb torde ikke se ut mot styrbords motor. Han ville ikke samle tankene sine om fly eller motorer før han var nede i 5-6.000 fot, så Oliver kunne få normal surstoff-tilførsel.

Han bøyde seg frem over spaken og forsøkte å lukke øynene, men vindpresset tvang øyelokkene hans tilbake. Han trakk den farvede solskjermen ned for øynene, men da han oppdaget at han ikke kunne

Obersten brølte inn i mikrofonen:

— Men i svarte, svingende, Dick! Du kan da ikke finne på å lande dette vraket. Hopp ut! Det er en ordre!

skjelne instrumentene skjøv han skjermen opp igjen. Han anropte basen i 4.000 fots høyde. Farten var 375 knop.

— Ni-tolv her. Snakk meg ned på plassen. Hetten er borte . . .

Det var Connolly som svarte. Og nå forsøkte ikke obersten å skjule at stemmen skalv.

— Men i svarte, svingende, Dick! Du kan da ikke finne på å lande dette vraket. Hopp ut! Det er en ordre!

— Jeg kan ikke hoppe. Jeg har en bevisstløs mann på dørken her. Skjermen hans er borte!

GCA-mannens stemme brøt inn øyeblikkelig. — All right, Webb. Slå av farten, ned til 200 knop. Ta det rolig. Legg over til høyre, slakk sving . . .

— — —

VIII

Klar for crash-landing.

Webb handlet mekanisk. Han hadde trukket solskjermen ned for å skåne øynene mot vindpresset. Nå skjøv han skjermen opp igjen. Høydemåleren viste 3.000 fot. Han trottlet motorene ned til 200 knop. Vindpresset ble mindre, men da han forsøkte å løfte hodet for å se fremover, ble hodet kastet bakover. Han hev etter pusten.

— Gjør klart for crash-landing! sa stemmen i hodetelefonen, — kast ut alle løse gjenstander!

Webb skulle til å reise seg, men i det samme følte han noe bevege seg ved føttene sine. Oliver hadde våknet. Han hadde krøpet fremover og nå skjøv han sekstanten og en liten kasse med spesialverktøy frem foran Webbs føtter. Webb vinket ham tilbake til annenførersetet og gjorde tegn til at han skulle spenne seg fast.

— Alt klart her. Gi meg kurs og høyde.

— Du ligger på 2.400 fot, Webb. Hold 170 magnetisk til jeg sier fra. Og trim motorene dine.

Webb begynte å regne ut vekt, fart og trim. Han hadde pugget disse tallene så ofte at han i tankene kunne se dem for seg på tavlen i instruksjons-salen når han lukket øynene.

Flyet skulle veie knappe 50 tonn, og med understellet inne i skroget ville det måtte ha 105 knop for å flyte. Han bestemte seg for å holde det på 110 for alle tilfellers skyld. Han kunne ikke vite hvorledes vingen så ut ved den brennende motoren, kanskje han burde holde 115 knop, for ikke å ta noen sjanser . . .

GCA-mannens stemme kom tilbake igjen. — Legg over til høyre igjen, Webb, og hold henne i svingen til jeg sier fra.

Webb adlød. Han gjennomgikk i tankene de håndgrepene han skulle utføre før landingen: Bremse-skjermen skulle utløses, brannslukningsbryterne skulle slåes ned, sikkerhetsbeltene . . .

Han slo over på intercommen. — Burt! ropte han, — har du spent deg fast?

— Ja, Dick.

— Hvorledes går det?

— Jeg henger i hop, ennå. Litt sår i baken etter smellet, ellers er alt O.K.

Webb slo over til tårnet igjen. Da han fikk beskjed om å rette flyet opp kastet han et blikk på gyro-indikatoren, men i det samme husket han at han ikke hadde noen gyro-instrumenter i det hele tatt nå. Ledningene ble kappet da hetten ble sprengt bort. Han måtte føle seg frem, «fly på setemusklene».

Han begynte å resymere tallene for fart og trim igjen, og trottlet motorene ned til han lå på 155 knop. Tårnet ga ham ny kurs og ba ham gå ned til 1.000 fot.

— Du ligger fint an, Webb, litt mere til høyre nå, så kommer du rett på rullebanen.

Runwayen lå foran ham. Han så den lange, hvite stripen med skum som tankbilene hadde pumpet ut over betongen. Det måtte være titusener av liter. Han stusset på hva det ville koste skattebetalerne.

— Kom igjen, Webb, lengre ned . . . lengre ned . . . lengre ned.

Han trykket på utløseren for bremseskjermen. Flyet bikket over til høyre da farten ble bremset opp, men han rettet det opp igjen med en gang. Han fikk et glimt av brannbilene som var plasert langs rullebanen, ferdig til å kjøre opp ved siden av ham så snart flyet tok bakken.

800 fot . . . 600 . . . 400 . . .

— Lengre ned, Webb . . . pass på så du ikke skyter over plassen . . .

Han skjøv spaken forsiktig frem igjen. Fartsmåleren viste 110 knop nå. Han stusset på om han skulle trottle de fire motorene ytterligere ned. Kanskje han greide å flyte ned på 100 knop. Teoretisk skulle det gå, og de ti knopene kunne være avgjørende for om det ble crash eller buklanding.

Han måtte skli ned på skummet. Et aldri så lite feilgrep ville være nok til at det femti tonns tunge skroget ble slått i bakken som et øksehode, og da ville de være ferdige.

100 fot . . . 50 . . . Runwayen kom imot ham i vill fart. Han strakte seg frem og slo av alle tilførselsbryterne. Nå var brennstoffet og oljen slått av, det elektriske anlegget ute av drift. Ni-tolv gled ned mot betongdekket som et glidefly. Han trakk spaken til seg i siste øyeblikk. Han angret på at han ikke hadde

holdt farten nærmere 100 knop. Dette ville aldri gå godt . . .

Ni-tolv slo buken i betongdekket med et brak. Femti tonn raste bortover runwayen, en livløs koloss som ble skjøvet frem ukontrollert gjennom massen av hvitt skum.

Aluminiumsplatene i buken ble gnuret opp av det grove betongdekket. Flammene slo ut i ett sett langs sidene, men skummet slukket dem like hurtig. To brannbiler, en på hver side av runwayen, lå i hundre kilometers fart foran flyet. Ni-tolv innhentet dem, men etterhvert som farten avtok vant brannbilene inn på flyet igjen og til slutt kjørte de side om side. En skumsprøyte ble rettet mot ytre styrbord motor. I det øyeblikk kolossen stoppet opp ble motoren innhyllet i hvitt skum. Den andre brannbilen kjørte inn fra den andre siden og sendte en stråle med hvit skum mot skroget der det forreste understellet lå innkapslet. Det hadde tatt fyr i dekkene, men ilden ble slukket i løpet av noen sekunder.

Webb løsnet sikkerhetsbeltet og sprang frem til annenførersetet. Burt Oliver hadde fått løsnet beltet, men han måtte støttes ut på vingen. De løp bort til vingespissen og hoppet ned på platformen på gaffeltrucken som hadde kjørt inn på runwayen. Gaffeltrucken rygget tilbake, platformen ble senket. Plutselig befant de seg på betongdekket.

Nå først merket Richard Webb at benene skalv under ham. Da Connolly kom frem til ham grep han obersten i armen og støttet seg til ham.

En eller annen trakk hjelmen av hodet på Webb og en annen stakk en sigarett inn i munnen hans og tente den. Han trakk røken dypt inn og strøk håndbaken over ansiktet. Det ene kinnet var dekket med hvitt skum, fra skumsprøyten.

— Det passer bra, mumlet Richard Webb, — jeg kunne sikkert trenge til å barbere meg . . .

— — —

Sol Cohn hadde landet i Maxwell Dump og forstuet en ankel. Han ble kjørt til flyplassen i en jeep og kom humpende inn i messen mens Burt Oliver og Richard Webb satt og spiste frokost.

— Det er til pass til deg, sa Burt. — Du kunne holdt deg i flyet.

Connolly kom inn i messen sammen med vedlikeholdssjefen. Han holdt en liten bolt frem mot Webb.

— Denne, sa Connolly, — hadde satt seg fast. Settskruen hadde løsnet og skrudd seg ut. Det har aldri hendt med B.47 før.

— Og det kommer ikke til å hende igjen, innskjøt vedlikeholdssjefen. — Hvert eneste B.47-fly i flyvåpnet blir tatt ut av tjeneste til feilen er rettet.

— Hva med Ni-tolv? spurte Webb.

— Ni-tolv skal hugges opp. Flyet har tjent sin tid ut. Nye fly står klare til å settes inn i tjenesten, nye, forbedrede konstruksjoner, bygget på de erfaringene vi har gjort med de gamle.

Connolly la hodet litt på skakke og betraktet den lille bolten tankefullt. — Det er slike småting, fortsatte han, — som fører til de store katastrofene. Vi bygger gigantfly, mekaniske vidundere, sammensatt av titusener av deler, og vi synes at vi har nådd så langt frem mot det perfekte som det går an å komme. Men vi glemmer at hver del er pønsket ut og satt på plass av mennesker. Og det er menneskelig å feile.

— Det skal jeg minne deg om, sa Richard Webb, — neste gang jeg blir kryssforhørt om aerodynamikk for eksempel.

— Du kan bare forsøke, brummet oberst Connolly.

SLUTT

Denne beretning bygger på sannferdige begivenheter. Av bombefly-typen B.47 har U.S.A. for tiden 1 400 stykker i tjeneste, og i løpet av de siste måneder er det forekommet flere nedstyrtninger med den. Det er nå foretatt vesentlige tekniske forandringer med skrog og motorer for å hindre gjentagelser. Av hensyn til helheten, og for å stå friere ved gjenfortellingen, har forfatteren foretatt en del mindre endringer i hendelsesforløpet, samtidig som personnavn, stedsnavn og tidsangivelser er forandret.

Hovedfortellingen i neste nummer har titelen «OM KAPP MED DØDEN» og handler om en «bush-pilot»s hasardiøse og eventyrlige liv i Alaskas ødemarker. Salgsdag er onsdag 5. november.

LUFTPOST

Si oss Deres mening!

— og vinn et vakkert reise-ur.

For å holde oss mest mulig ajour med lesernes ønsker, innbyr vi Dem til å si D e r e s mening om Luftens Helter. I nummerne fremover stiller vi forskjellige spørsmål — ett i hvert nummer — og hvert av Deres svar vil gi o s s en verdifull ledesnor — og D e m chansen til å vinne et vakkert reise-ur. Fyll derfor ut kupongen og svar på månedens spørsmål. Blant de innkomne svar trekker vi om det første reise-uret. De som ikke vil klippe i bladet kan skrive navn, adresse og svar på et løst ark.

Spørsmål I: (stryk det som ikke passer)

Alt stoff i L.H. bør være sannferdig/noveller eller oppdiktede historier har også sin plass.

Navn ..... Alder....

Adresse .....

.....

Send denne kupongen til LUFTENS HELTER, Oslo 18, i n n e n 5. desember .

Cometens store seier.

Etter planen skulle den første jetpassasjerfly-rute over Atlanteren vært innledet den 27. oktober. Pan American sto klar med Boeing 707 og forsøkte ikke å holde begivenheten skjult.

Men den 3. oktober, bare noen timer etter at New Yorks Port Authority hadde innvilget begrenset tillatelse til benyttelse av Idlewild for jetpassasjerfly, lettet et Comet passasjerfly fra London, for etter sterk motvind å lande ti timer senere i New York. Kort tid etter startet et annet Cometfly fra Idlewild og nådde London på 6 timer og 12 minutter.

Den sivile jet-alder var begynt. Kappløpet mellom De Havilland Comet og Boeng 707, mellom B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) og Pan American var over.

Hva tåler en jetmotor?

Prøver som nå er foretatt med General Electric's CJ-805 jetmotor — som b.l a. brukes i Convairflyene — viser at denne motor kan klare seg i den værste haglstorm, som overhodet kan inntreffe.

En prøvemotor har således blitt utsatt for over 3 cm store isklumper med en fart som tilsvarer en flyhastighet på ca. 1020 km i timen, uten at dette hadde noen innvirkning på motorens gang.

Bombardement med isklumper på 5 cm i diameter, med en fart tilsvarende en flyhastighet på ca. 600 km i timen, hadde heller ingen ødeleggende virkninger, og forårsaket heller ingen uregelmessigheter i motorens gang.

Begge prøver lå høyt over hva en CJ-805 vanligvis skal kunne gjennomgå.

Bestseller.

Med to Viscount 816 turbojet-passasjerfly, nylig kontrahert av Trans-Australia-Airlines, er det solgt eller bestilt 402 fly av typen Viscount.

Tilsvarende tall pr. 12. september for andre passasjerfly: Boeing 707 familien - 184, DC-8 med varianter - 143, Convair 880 og 600 - 82, Comet - 33, Caravelle - 45, Britannia - 56, Electra - 151, Friendship - 159.

JETFLY

Presisjonsbygget fly av balsa og aluminium **med motor** og reserve drivstoff kr. 17,60 + porto og emb. Vingespenn 75 cm. Toppspeed 60 km/t. Lang flygetid.

Byggesett til modellfly, båter og tog. Lager av modellmateriell, tegninger, motorer og tilbehør. Hurtig levering. Ill. katalog over alt materiell 80 øre.

Modell- og hobbyforretningen
ELECTROFON RADIO
Paradis - Bergen.

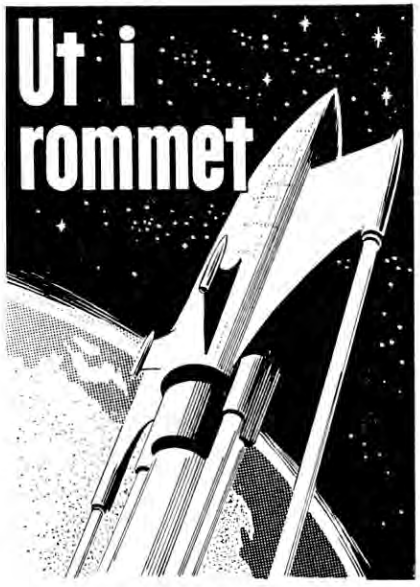
Hundeliv.

Den 27. august brakte russerne to hunder opp i 450 kilometers høyde med en I.G.Y. rakett. Begge hundene — samt forskjellige måleinstrumenter — returnerte til jorden i fallskjerm og lot til å være i god form.

RAMJET FIRE GANGER HURTIGERE ENN LYDEN

Prosjektilet til venstre har betegnelse X-7 og er utviklet av Lockheed til bruk ved det amerikanske flyvåpens prøver med ramjet motorer. Med Marquardt motorer oppnådde X-7 Mach 3.95 eller 4 345 km/t i høyder over 30 000 meter. Prosjektilet kan sendes ut fra bakken eller fra en B-29 i luften, og blir drevet av raketter inntil farten er tilstrekkelig for at ramjetmotorene kan overta. Det kan styres fra bakken, reagerer dobbelt så hurtig som tidligere modeller, og kan berges for å fly igjen.

Hvor begynner himmelrommet?



I en rekke artikler vil «Luftens Helter» i tiden fremover fortelle leserne om raketter og satelitter, romfart og flyvende tallerkener. Artiklene er skrevet av den tyske rakettpioneren, Willy Ley, en av verdens fremste spesialister på dette område. Ley ble i 1927 visepresident i det første «Selskapet for Romfart» i verden, som ble dannet i Tyskland det året. President var den berømte rakettforskeren professor Oberth, og blant medlemmene var også Wernher von Braun. Man kan si at grunnlaget for den moderne rakettforskning ble lagt i dette selskapet, og Ley har fulgt utviklingen på nært hold, først i Tyskland og senere i USA, der han nå er bosatt.

AV WILLY LEY

For noen år siden sto en vits i en New York-avis. Tegningen forestilte kabinen i et passasjerfly. En liten gutt spurte flyvertinnen: «Er vi ute i himmelrommet nå?», mens moren hans så svært forlegen ut over spørsmålet. Faktum er imidlertid at det slett ikke var så dumt spurt, for hvis flyet var oppe i omtrent 6000 meters høyde, så var passasjerene i alle fall i nærheten av rommets grenser.

Det kommer an på hva man legger i spørsmålet, for det fins ikke noe enkelt svar på det enkle spørsmålet om hvor himmelrommet begynner.

Alle har lært på skolen at jorden er en rund kule som beveger seg rundt solen i et lufttomt rom. Overflaten er beskyttet av et tynt luftlag – atmosfæren – som har forbløffende mange oppgaver. Den sikrer mot at for store mengder ultrafiolette stråler fra solen når jorden, den stopper flesteparten av meteorittene, og den oppsluker mesteparten av den kosmiske strålingen. I tillegg til alt dette sikrer atmosfæren sirkulasjon av vann og tjener som et teppe til å holde jordoverflaten varm.

Når man tenker på alle disse forskjellige oppgavene atmosfæren har, skulle man tro den måtte gå mange hundre kilometer til værs. I virkeligheten er atmosfæren både skrøpelig og tynn, og vi er mye nærmere rommet enn vi tror. Bare en halv mil oppe er lufttrykket halvparten av hva det er ved havoverflaten. 15 km til værs har trykket sunket til 10 prosent, og 30 km oppe til 1 prosent av trykket ved havoverflaten.

Om du ikke regner med denne ene prosenten, kan du kort og godt si at du har nådd ut i himmelrommet når du har nådd 30 000 meters høyde. Rakettfly har gått høyere enn det, og derfor kan karene som har ført dem skryte av at de har være ute i verdensrommet. Saken er imidlertid ikke så enkel. Svaret avhenger av hvem som stiller spørsmålet.

De fleste vet at radiofolkene benytter visse luftlag øverst i atmosfæren som en ekkovegg for kortbølger, slik at de kan rekke frem til steder på jorden de ellers ikke ville nå. Det høyeste av disse såkalte «ioniserte lagene» – F^2-laget – er funnet så høyt som i 500 000 meters høyde. Fra en radio-ingeniørs synspunkt begynner derfor ikke himmelrommet før i 500 kms høyde. Luften er nok svært tynn så høyt oppe, men likevel nyttig for ham.

Raketteksperten ser helt annerledes på spørsmålet. En rakettmotor gir størst ytelse i lufttomt rom, der ingen luft hindrer utblåsingen fra motoren, og samtidig hindrer ingenting selve rakettflyet i ferden. Denne forskeren mener derfor at han er ute i rommet når flyet hans ikke lenger møter luftmotstanden. Merkelig nok skjer det i en mye lavere høyde enn den radio-ingeniøren kom frem til. Tidligere trodde man at den målbare motstanden opphørte i 190 000 meters høyde, men erfaringene fra satelittene har vist at tallet er noe høyere: 250 000 meter. For rakettforskeren begynner derfor himmelrommet 250 km oppe.

Flyingeniøren derimot har nok et annet synspunkt. Han trenger noe luftmotstand, for uten luft har ikke vingene bæreevne. Han regner som så at når selv ikke et hurtiggående fly kan holde seg oppe lenger, da er han i rommet. Hvor høyt det er, avhenger av mange ting, blant annet farten på flyet, men tallet er noe nær 55 000 meter. Der begynner himmelrommet for flyingeniøren.

Alle disse forskerne, radioingeniørene, raketteksper tene og aeronautikerne, har maskiner i tankene når de snakker om himmelrommet. Når legene kommer inn i diskusjonen, tenker de straks på mennesker. Og for mennesker er rommet uhyggelig nært. De første 1500 meterne over havet byr ikke på noen problemer, og 3000 meters høyde kan man også venne seg til å leve i. I 4500 meters høyde kan man også klare seg, hvis man vokser opp der eller bruker lang nok tid til å akklimatisere seg. Men de som kommer fra lavlandet trenger ekstra surstoff. Inne i bygninger eller flykabiner kan man selvsagt komprimere luften til man får det trykket som er ønskelig – det lar seg gjøre opp til ca. 8000 meters høyde. Selv så høyt

1

Følg med i vår nye, faste spalte om raketter og romfart!

kan man leve bare med surstoffmaske og tykke klær (for temperaturen er nede i ÷ 40 grader).

I større høyder enn 8000 meter oppstår et nytt problem.

Kokepunktet for vann og alle andre stoffer som vanligvis er flytende, avhenger av lufttrykket. Dersom trykket synker, synker kokepunktet også; selv på en ikke svært høy fjelltopp tar det flere timer å koke poteter, for vannet blir simpelthen ikke varmt nok, selv om det koker.

For legen er en flyver blant annet også en beholder som inneholder væsker med en temperatur på ca. 37 grader. Når lufttrykket blir så lavt at 37 grader er kokepunktet for vann, hjelper det ikke med en surstoffmaske lenger. Væskene i kroppen vil fordampe selv om temperaturen i dem ikke er forandret, og døden er uunngåelig. Det er den samme slags død som ville ramme et ubeskyttet menneske langt ute i himmelrommet; en million kilometer fra jorden.

Den høyden som væskene i kroppen vår ville begynne å koke i, er 19 km. Der begynner altså himmelrommet for det menneskelige legemet. Men selv før denne høyden er nådd trenger man full beskyttelse – en lufttett kabin som gir de vennlige omgivelsene man er vant til fra jorden.

Men mennesker har fløyet høyere enn 30 kilometer, og dyr har vært i 90 kilometers høyde og er kommet levende tilbake. Det har altså vist seg å være mulig å skaffe beskyttelse mot farene som truer legemet i himmelrommet. Veien høyere opp står åpen.

Jeg vil bli romskipper!

Tusenvis av unge gutter går rundt og drømmer om å bli romskippere når de blir voksne. Jeg vet at det er så, for jeg reiser en god del rundt og holder foredrag, og etterpå kommer foreldrene til meg med sine problemer. Det de lurer på er kort og godt hva de skal svare når sønnen spør: Kan jeg bli romflyver når jeg blir stor? La oss se hvordan mulighetene er til det.

Det første man må ta i betraktning er guttens alder. Hvis vi ikke regner med at helt uventede ting skal skje, kan vi si med bestemthet at ingen som i dag er atten år eller eldre noen gang vil kunne reise ut i rommet som flyver eller mannskap på et romskip. Han – eller hun – kan muligens komme med som passasjer om tyve-tredve år hvis han da fremdeles vil det og har råd til å betale billetten. Men han er for gammel allerede til å kunne bli mannskap.

Grunnen til at alderen er så avgjørende, er simpelthen den at det vil ta et visst antall år før menneskene klarer å beseire himmelrommet. Det vil gå minst fem år fra i dag før en spesielt utvalgt testflyver for første gang kan gå opp i et rakettfly som er i stand til å forlate jordatmosfæren og gå inn i en bane rundt jorden. Når dette har blitt gjort noen ganger, kan man begynne å bygge to forskjellige slags romskip. Det ene vil være et skip som får i oppgave å bygge en stor, bemannet satelitt, en såkalt «romstasjon». Den andre vil være prototypen på et passasjerrakettfly, som vil bli satt i rute mellom to steder på jorden, for eksempel mellom New York og Paris.

Flyet har for lengst vist at reisetiden kan forkortes med mer enn tre fjerdedeler ved ganske enkelt å fly opp i 3–4 kilometers høyde og hoppe over alle naturens hindringer. Men flyet har fremdeles en hindring å slåss mot, nemlig luftmotstanden. Ettersom et rakettfly ikke trenger luft for å holde seg oppe, kan denne siste hindringen fjernes ved simpelthen å sende flyet helt utenfor jordens atmosfære. Den raskeste måten å komme fra New York til Paris på, er ved å gå gjennom rommet. Ved å fly utenfor atmosfæren ville et rakettfly tilbakelegge denne distansen på en time.

Det er denne sorten romfart jeg tenkte på da jeg sa at praktisk talt enhver vil kunne foreta en romfart som passasjer om tyve-tredve år, om ikke før.

Men en gutt som er ti år eller yngre, han tenker på «ordentlig romfart», f. eks. en oppdagelsesreise rundt månen eller en ekspedisjon til Mars. Hvis kvalifikasjonene hans er i orden, vil han ha sjanser til å kunne få gjort en slik reise? Kanskje, kanskje ikke. Det avhenger av hvor raskt utviklingen går. Jeg tror ikke at jeg er for pessimistisk, men jeg vet også hvor raskt det kan gå når sneballen først har begynt å rulle.

Selv om vi ikke kan si når det første romskip vil legge i vei, kan vi i alle fall fortelle hvilken mennesketype romskipperen må være, det har legene funnet frem til allerede. Han må være i god fysisk form, ha godt hjerte, god fordøyelse og normalt syn. Han bør ikke være for høy, 1.75 omtrent er grensen. Har han anlegg for å bli tykk, har han ingen sjanser, mens legene sikkert bare vil være fornøyde om han er litt undervektig. Han må reagere raskt, både fysisk og psykisk. Han må være følelsesmessig vel avbalansert, og humoristisk sans har man like god bruk for i himmelrommet som på jorden. Han må ha fantasi.

Men når han setter seg i kontrollrommet på romskipet – først som navigatør, senere som annenfører og så endelig som skipper – vil han ikke lenger være noen ung mann. Det er så mange ting han må studere og så mye han må trene seg opp i, at han bruker flere år på opplæringen. Det blir viktigere å ha kunnskaper og erfaring enn en god fysikk. Når han setter seg inn i kontrollrommet vil han antagelig være 28 år gammel.

Selv om man er for gammel til å kunne bli med på romferdene, kan man likevel finne arbeid i den utstrakte vitenskapelige virksomheten som vil gå forut for ferdene.* Denne vitenskapen har fått et navn, astronautisk forskning. Astronautikeren vil bety for romfarten det aeronautikeren betyr for alminnelig flyvning. Menneskene reiser nå rundt i atmosfæren uten at noen ser på det som et under. Og de sender allerede sine mekaniske tjenere ut i rommet: forskningsrakettene. De er de første stifinnere i det uutforskede området. Bemannede rakettfly har gått opp i 38 400 meters høyde, og snart vil ek-

---

*De muligheter forfatteren skildrer her, gjelder for amerikanere. Men det er selvsagt mulig også for nordmenn å utdanne seg i USA eller spesialisere seg der borte for utdannelse i Norge. Så sjansene til å komme med i romskipsforskningen skulle være til stede for Ola Nordmann også! Overs. anm.

sperimentflyet X-15 heve denne rekorden til 160 000 meter. Jo, det er muligheter for den som spesialiserer seg på astronautisk forskning!

Unge mennesker ser disse mulighetene. Det går nesten ikke en uke uten at jeg får et brev som lyder slik: Jeg skal snart ta eksamen artium, og vil gå inn for astronautisk forskning. Hva må jeg studere?

For bare ti år siden ville det vært vanskelig å gi et tilfredsstillende svar på et slikt spørsmål. Nå er det ganske lett.

Flere forskjellige vitenskaper arbeider hånd i hånd i astronautisk forskning. Målet er å erobre himmelrommet, som er astronomenes arbeidsfelt. Flyet må ha en fører — derfor kommer legen inn i bildet. Flyet må også ha et drivstoff, det må kjemikeren eksperimentere seg frem til. Flyvningene må beregnes nøye på forhånd, og beregningene må kontrolleres etter at turen er gjort – det er en oppgave for matematikeren. Og hele affæren er jo et ønskeoppdrag å arbeide med for en fysiker.

Med andre ord: man kan komme med i astronautisk forskning som fysiker, kjemiker, matematiker, astronom eller til og med som lege. Utdannelsen han trenger vil ikke variere så mye fra den hans kolleger som ikke deltar i astronautisk forskning trenger. Legen må nok ta spesialkurser etterat han er blitt doktor, men han må bli det først. Det samme er tilfelle for astronomen og kjemikeren, først må de ta den vanlige utdannelsen, så kommer spesialiseringen.

Det største antall av de menn som allerede arbeider i astronautisk forskning, er imidlertid ingeniører. For dem stiller saken seg litt annerledes. Det er tre forskjellige grupper av ingeniører som tenker ut, konstruerer og til slutt bygger rakettene. Selve raketten, «kroppen», er vanligvis laget av flyingeniører. Drivkraften, motoren, er det spesialister som må ta seg av, men disse spesialistene må først være vanlige ingeniører. Den tredje gruppen ingeniører tar seg av alt annet på rakettflyet, og de er også spesialister.

De store college'ene har allerede startet slike spesialkurser, der man kan studere til «rakettingeniør». Men disse kursene er ikke for grønnskollinger, de avslutter utdannelsen. For øyeblikket, og i overskuelig fremtid, behøver ikke en ung mann som tar slike kurser å se seg om etter jobber. De ligger og venter på ham!

I neste nummer forteller rakett-spesialisten Willy Ley om LYDMUREN og VARMEMUREN — og om VEKTLØSHETEN i rommet.

Svar til «50 kr.s spørsmål» (XII)

i septembernummeret.

Flyet er en videreutvikling av **F-100 Super Sabre.** Nærmere bestemt er det en F-107A Super-Super-Sabre, en usedvanlig kraftig jager-bomber, som fløy første gang i september 1956 og som har nådd Mach 2.18. Flyet blir imidlertid ikke masseprodusert, idet Republic F-105b ble foretrukket.

50-kronen tilfalt:

Lars-Gunnar Andersen, Flekkerøy, pr. Kristiansand.

«FLY FOR LIVET»

Boken om «den udødelige» Wing Commander Robert Stanford Tuck, D.S.O., D.F.C. & 2 Bars.

NÅ er den kommet!

Boken om Tuck er vel det mest spennende som har vært skrevet om en flyver i kamp. Benytt anledningen og sikre Dem denne eventyrlige boken.
Hos alle bokhandlere, innb. med ill. pris kr. 24,50.

Er det ingen bokhandel på stedet, så benytt denne kupong for bestilling direkte fra forlaget.

Herved bestilles FLY FOR LIVET av Larry Forrester.
Betaling: mot oppkrav/pr. postanvisning.

Navn .....

Adresse .....

Send kupongen til BLADKOMPANIET Oslo 18.

BLADKOMPANIET

Dette er major Drapers egen beretning om flyturen som forbløffet Londons befolkning.

Den gale major

— fløy under femten broer

La meg gjøre det klart fra begynnelsen av at denne turen min under femten broer fra Waterloo til Kew ikke er av de tingene, som kan utføres på et øyeblikks innskytelse fordi en kan ha lyst til det. De som følger godt med i flybegivenhetene husker kanskje tragedien med jetflyveren som ble drept da han prøvde å fly under Cliftonbroen. Selv har jeg to ganger tidligere prøvd meg på broene over Thamsen, før den siste gangen for fem år siden, som jeg skal fortelle om her. Det var først ved Dundee i 1915, da jeg tjenestgjorde ved R.N.A.S.' sjøflystasjon at jeg fikk «smaken» på broflyvning. Taybroen over Firth of Tay har ikke mindre enn 29 spennbuer, og det var morsomt nok å fly de store, tunge sjøflyene våre (når vi kunne få dem opp fra vannet) frem og tilbake gjennom disse bueåpningene. Vanskeligheten var å holde blikket på en bestemt bue når det var så mange av dem.

Neste gang jeg prøvde meg på en bro var på racerbilbanen på Brooklands. Like bak de gamle hangarene til Sopwith-fabrikken var det en smal gangbro, og jeg ble ofte sendt til Brooklands for å overta Sopwith 1½-dekkere da jeg var stasjonert på Manston med 3. wing i R.N.A.S. i 1916. Etter å ha prøvefløyet det nye flyet marinen skulle overta, fant jeg det morsomt å stupe under denne broen som en farvelhilsen. Stille vær måtte til, for racerbanen gikk i oppoverbakke og en sving akkurat ved broen, og det gjorde det jo verre enn å fly under en vanlig bro. Så vidt jeg vet, er det bare Harry Hawker og jeg som har fløyet under denne broen. Han var test-pilot for Sopwith dengang, og pleide å ta turen i en liten, enseters Scout, mens 1½-dekkeren var en adskillig større to-seter med 110 hesters Clerget motor. Hawker var selvfølgelig rasende på meg. Hvordan torde denne ukjente militær-flyveren fly under broen så nonchalant og vinke farvel da han dro sin vei! Hawker snakket aldri mer til meg etter dette!

Det var i september 1931 at jeg første gang prøvde meg på broene over Thamsen. Det var i en De Havilland Puss Moth, og jeg hadde med en tidligere kanonskytter i R.F.C., sersjant George Hill, som passasjer. Vi hadde lånt med oss et filmapparat, men dessverre slo det seg helt vrangt så vi fikk ikke tatt en eneste meter med film. Det spilte forresten ikke særlig rolle, fordi værforholdene var svært dårlige. Det var usedvanlig urolig luft, så etter å ha fløyet under Tower Bridge ga jeg opp. Men — loven var brutt, og jeg måtte møte for retten i Guildhall, anklaget for to ting: for å ha fløyet slik at jeg utsatte andre mennesker for fare, og for å ha gått opp uten tillatelse. Jeg fikk en betinget bot på 100 pund, som jeg slapp å betale om jeg ikke tok turen om igjen på tolv måneder, og alt saken kostet meg var å skrive navnet mitt tvers over et 4-pence frimerke.

Den 61-årige major Christopher Draper. Han ville bevise at ennå er det liv i de gamle traverne.

DEN STORE DAGEN

Det var 27 år senere, den 5. mai 1953, at jeg endelig klarte å fly under broene over Thamsen. Vi hadde faktisk foretatt et forsøk to dager tidligere, men da hadde det vært alt for sterk vind. Thamsen kan være farlig nok selv i svak vind. Jeg hadde lært hvor viktig det var å forberede seg grundig, og hadde brukt 18 måneder på å planlegge turen og vente på ideelle forhold. Blant annet hadde jeg tatt ni turer opp og ned elven med en sight-seeingbåt for å studere forholdene.

På den to mil lange strekningen mellom London Bridge og Kew er det en forskjell i tiden for fjære sjø på 2 timer 45 minutter. Lav vannstand gir ti fot ekstra høyde, og dessuten er det bare noen få småbåter som kan trafikkere Thamsen ved fjære.

Selvfølgelig var det viktig at ingen fikk greie på hva jeg aktet å gjøre – spesielt ikke folkene i Herts og Essex flyklubb, som jeg var medlem av. Hadde de visst om planene mine, ville jeg aldri fått leiet noe fly. En annen vanskelighet var å finne en mann som ville fly med meg. Det var viktig å ha med én mann som kunne bruke et filmapparat, og det var heller ikke lett å få tak i. På toppen av alt dette hadde jeg økonomiske vanskeligheter med å holde treningen ved like i flyklubben.

SAMLEPERMER

til Luftens Helter, Detektiv-Magasinet, Western og Romantikk i førsteklasses kvalitet, med shirtingrygg og gullskrift, kan nå skaffes.
Permene leveres for kr. 5,95 pr. stk. portofritt, og bestilles ved å innsende beløpet over postgiro 15848 (skriv magasinets navn og de årganger De ønsker bakpå talongen) til

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

Min passasjer på denne turen ble Joe Mathews, en free-lance fotograf som pussig nok ikke liker fly. Hans jobb var å holde filmapparatet utenfor vinduet i en 90 knobs vind, og det betydde at han ikke fikk siktet ordentlig. Filmen han tok opp viste seg imidlertid å være meget underholdende, selv om det til sine tider virket som om det var mer vann enn broer. Joe mener at jeg burde holdt snuten på flyet litt høyere! Det var bare en liten Auster vi fløy, den hadde litt for svak motor, og jeg hadde i grunnen nok med å passe på å komme under de atten broene fra Waterloo til Kew.

Det verste øyeblikket på hele turen var da vi kom frem til elven kl. 13.30, og så måtte fly i sirkler og vente til 13.45, tiden jeg hadde bestemt å starte på. Joe fortalte meg senere at da vi fløy rundt i 1200 meters høyde, så åpningene under broene ut som nåleøyer og helt umulige å fly gjennom, og han var overbevist om at jeg var komplett gal. Jeg husker at jeg sa til ham at jeg ikke likte den brå svingen på elven ved Charing Cross-broen, og at jeg kanskje ville fly over den. Han snudde bare hodet bort og ville ikke snakke med meg.

IDEELLE FORHOLD

Vi gikk lavt ned over Blackfriars bro, helt til vi var bare ti fot over vannet, og oppdaget at forholdene var så perfekte som mulig. Det var helt stille luft, og ikke en krusning på vannet. Vi startet ved Waterloo, fordi det var City-politiet som hadde tatt meg i 1931, mens Waterloo ligger i området til Metropolitan-politiet. Jeg hadde ikke lyst til å irritere City-politiet nok en gang! Jeg visste ikke at nå for tiden har det spesielle elvepolitiet overtatt hele området.

Waterloo var lett å fly under, med de høye, slake buene, men Hungerford så for farlig ut, så jeg fløy over den. Deretter bar det til Westminster Bridge ved siden av Big Ben. Den har de laveste buene av alle broene, og ga meg et spennende øyeblikk. Men det var klaring nok.

Jeg begynte å komme inn i rytmen nå, og gikk under Lambeth og Vauxhall uten vanskeligheter. Men så kom jeg til den verste prøven på hele turen: Victoria jernbanebro, og kloss innpå den Chelsea Bridge. De to ligger så nær hverandre at begge må tas i ett. Da jeg var kommet under Victoria kunne jeg ikke trekke meg eller betenke meg, jeg måtte passere Chelsea også.

Det hele var nesten for lett! Bortsett fra en annen jernbanebro lenger oppe i elven og broen ved Kew, der elven gikk rett i en øy og var full av småbåter, fløy jeg under samtlige broer etter planen.

Vi landet igjen på Broxbourne klokken 14.30, og som vanlig ruslet jeg bort til flykontoret for å melde meg tilbake og betale det jeg skyldte for turen. Buster Frogley satt der inne, og han var meget sint. Elvepolitiet hadde vært usedvanlig raske, registreringsnummeret på flyet mitt var blitt observert, og de hadde allerede ringt flyklubben. Buster spurte hva jeg hadde gjort. Jeg fortalte ham det, og så sa jeg:

– Vær ikke redd – jeg tror aldri jeg kommer til å fly igjen, og han sa: – Det er i alle fall pokker så sikkert

«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 eneleverandør til skoler og militære velferdsavdelinger o. l.

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

Klipp her

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

Navn .....

Adresse .....

.....

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

at du ikke kommer til å fly i vår klubb igjen!

Vi var tilbake i leiligheten min igjen klokken 16.30, og fant gaten utenfor i vilt kaos. Det virket som om alle journalistene i Fleet Street var møtt frem sammen med en svært ung konstabel i uniform. Han sa at sjefen hans, inspector Morley i Elvepolitiet, gjerne ville snakke med meg. Lovens lange arm var allerede strukket ut .

Neste trekk kom fra ministeriet for sivil luftfart; sertifikatet mitt ble inndratt «i påvente av rettens avgjørelse», og kort etter ble jeg stevnet på fire anklager, hver på to punkter. Strengeste straff for hver anklage kunne bli seks måneders fengsel og/eller 200 pund i bot. Det var altså mulig at jeg kunne bli idømt en bot på 1600 pund, og bli satt i fengsel i fire år!

JEG SLIPPER FRI

Jeg hadde ikke annet å gjøre enn å erkjenne meg skyldig, men retten lot meg gå etter å ilegge meg 10 pund i saksomkostninger. Betingelsen var at jeg ikke brøt loven igjen på tolv måneder. Retten gjorde også klart hvilken straff den kunne gitt meg, som en advarsel til andre.

Det tok åtte måneder å få igjen sertifikatet. Jeg var meget glad over å få det igjen, for så vidt jeg har kunnet fastslå, er det bare meg og en annen flyver igjen med sertifikat i dag, som også hadde det i 1913, for 45 år siden.

Hvorfor gjorde jeg det? Dette spørsmålet har jeg fått mange ganger, og svaret er enkelt og liketil. Det var for å bevise at om en mann er over 45 år gammel, er han ikke moden for rullestolen likevel. Jeg var 61 da jeg fløy under broene, og måtte finne meg en jobb. Som medlem av «Over-45-åringenes Forening», var det fælt å vite hvor mange som ikke kunne få arbeid, selv om de var fullt ut arbeidsføre. Kanskje flyturen min har hjulpet litt til med å få valgt en komité til å ta seg av spørsmålet. Og i alle tilfelle – turen viste vel at det fortsatt er *liv i de gamle traverne!*

Fra R.A.F. Flying Review.

Sidewinder i kamp.

Hvis man kan stole på kommunikeer, skal Nasjonalist-Kina ha oppnådd gode resultater i kamp mot Kommunist-kinesiske Mig-17. Den 24. september skal således Nasjonalistene f. eks. ha skutt ned 10 Mig-17 uten tap.

Nasjonalistene har 32 F-86 Sabre, utstyrt med Sidewinder målsøkende raketter. Hvis dette medfører riktighet, vil det være første gang styrte raketter anvendes i kamp.

Bedre enn radar.

Storbritannia har konstruert et fotocelle-advarselsystem mot raketter, som sikkert er bedre enn noe annet lands, ifølge den engelske forsyningsminister Aubrey Jones. Oppfinnelsen gjør ikke, som radar, bruk av høyfrekvens-radioimpulser, men oppfanger hetebølger eller infrarød utstråling, slik at det er mulig å oppdage avfyringen av raketter på en avstand av 1600 kilometer. Oppfinnelsen betyr ikke noe forsvar mot raketter, men gir sikkert og hurtig varsel. Det kan heller ikke settes ut av funksjon av radiobølger.

SE HER! *Send meg, for kr. 15.— i oppkrav, 1 stk.*

RAZZIA

sigarettenneretui i browning format.

Til HAUCO import, Møllergaten 1 — Oslo

Navn: .....

Adresse: .....

FLOTTE JULEKORT

Nye serier. Kun kr. 7,- pr. 100 stk. Kr. 10,- m/ gullglans. Nissekort kr. 6,-. Varekatalog sendes gratis.

K. T. GULBRANDSEN
Drammen.

VIMPELEN

Vil du ha LUFTENS HELTER's vimpel? Du får en tilsendt GRATIS ved å fylle ut kupongen nedenfor og sende den til: LUFTENS HELTER, Oslo 18.

Vennligst send meg LUFTENS HELTER's vimpel snarest.

Navn .....

Adresse .....

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

Av Rolf Koksvik er vi gjort oppmerksom på følgende feil i L. H. nr. 8 (40): I hovedfortellingen «Himmelraketten» står det at «surstoff går ikke over til flytende form før det er avkjølet til minus 297 grader». Dette er selvfølgelig galt og vi beklager feilen. Kokepunktet for surstoff er ÷ 183 grader Celsius, avkjøles det mer blir det altså flytende. Ved ÷ 218,9 grader går det over til fast form.

•

1. I L. H. nr. 9 (29) sto det om den amerikanske typebetegnelsen i form av tall og bokstaver. Hva betyr det da når det står A foran nummeret?
2. Kan L. H. gi meg neon opplysninger om Martin XB-51 og om F-103?

SVAR:

1. **Tidligere benyttet U.S NAVAL Aviation A som betegnelse for angrepsfly. A var da plassert foran tall som anga modellen og bokstav som anga fabrikanten. Eks.: AF-Guardian. A = angrep (torpedo-bomber) F = Grumman.**
2. **Martin XB-51 er et tre jetmotors lett bombefly som skulle benyttes mot bakkemål i samarbeid med infanteri eller marine. Prototypen fløy første gang høsten 1949.**
   F-103 er en videreutvikling av XF-91. Se under.

•

1. Hvilke fly bruker det norske flyvåpen?
2. Hvilket fly har fartsrekorden av propelldrevne fly?

J-D. Hansen.

SVAR:

1. **Av jagerfly benytter Flyvåpnet F-86 K Sabre allværsjager, F-86 Sabre dagjager, RF-84 F Fotorekognoseringsfly, men armert, F-84 Thunderjet. Jettreningsflyet T-33 toseter og skoleflyet SAAB Safir propellerfly.**
   Redningstjenesten benytter Catalina amfibiefly, S-55 Sikorsky og Bell 47 G helikoptere.
   Av tyngere transportfly har Flyvåpnet C-119 Packet og C-47 Dakota.
   Lettere kommunikasjonsfly er Otter og Norseman.
2. **Messerschmitt ME 109 R med 755, 130 km, satt den 26. april 1939 av F. Wendel.**

•

1. Jeg ønsker opplysninger om Republic's XF-91 og XF-103.
2. Er Supermarine og Vickers samme fabrikk eller firma?
3. Hva er kjenningsbokstavene for 333 skv. og 334 skv. og hvilke fly bruker de?

«The Aeronaut».

SVAR:

1. **XF-91 Thunderceptor hadde en General Electric J-47 jetmotor. I tillegg hadde den 4 hjelperaketter plasert bak på kroppen. Vingespenn 9,1 m, lengde 13,8 m. Vingene hadde en særegen konstruksjon. Foruten å være tynne og pilformede, var de bredere og tykkere ved vingespissen enn inne ved kroppen. XF-91 nådde lydens hastighet (Mach 1) i horisontalflukt.**
   F-103 er en videreutvikling av XF-91.
2. **Supermarine Company ble opprettet i 1912 med hovedformål å konstruere sjøfly. I 1928 ble det første skritt til sammenslutning med Vickers Ltd. tatt og i 1938 ble disse selskapers forskjellige underavdelinger tatt over av Vickers Armstrongs Ltd.**
3. **333 skv. har kjenningsbokstavene KK og 334 har RI. 333 skv. benytter Catalina og 334 skv. F-86 F Sabre dagjager.**

•

1. Hvor mange norske fly er det bygd, og hva slags fly er det?
2. Hvorfor er ikke de norske flyene «Polar» og «Finnmark» satt i serieproduksjon?
3. Hvorfor blir det ikke laget jetfly i Norge?
4. Kan en bli opptatt ved flyskolen i august når en fyller 18 år i november samme året?

SVAR:

1. **Før krigen ble det bygget en del militærfly i Norge både ved Kjeller flyfabrikk og ved Horten flyfabrikk. Av de mest kjente er «Kaje», Hæren, og FM serien, Marinen. Av sivile fly har vi «Norge» — C 5 Polar og 5 A Finnmark, alle etterkrigstyper.**
2. **Typene har mest sannsynlig ikke vært konkurransedyktige på verdensmarkedet og uten større avsetning kan man ikke begynne serieproduksjon.**
3. **Å konstruere et jetfly krever investering av enorm kapital. Å konkurrere med de store land på dette område er umulig.**
4. **Både ja og nei. Bestemmelsen er at man ikke får begynne å fly før man er fylt 18 år. Det er også inntak i oktober.**

•

1. Kan dere gi meg alle opplysninger om North American Harvard?

Harvard, Horten.

SVAR:

1. **North American Harvard, AT-6 eller Texan er de forskjellige betegnelser for typen. Den ble først fabrikert i 1939. Flere forbedrede utgaver er levert siden da. Harvard er det engelske navn på typen. Den hadde engelske instrumenter, radio o.s.v. Harvard er et toseters treningsfly med inntrekkbart understell. En Pratt & Whitney motor på 550 HK gir den en motorhastighet på 330 km/t. Marsjfart er 272 km/t. Landingshastighet 100 km/t. Rekkevidde 1200 km. Normal vekt 2400 kg. Vingespenn 12,9 m, lengde 8,8 m og lengde 3,5 m.**

•

1. Da jeg er fast leser vil jeg vite om en kan komme inn på flyskolen når en ikke kan engelsk.
2. Jeg har hørt at Norge nylig har kjøpt en Super Sabre F-100. Er det mulig?
3. Har Norge F-86 F i Flyvåpnet?

L. K. Flyinteressert.

SVAR:

1. **Kravene for opptak på Flyskoskolen er realskoleeksamen eller tilsvarende utdannelse.**
2. **Nei, Norge har ikke kjøpt F-100 Super Sabre.**
3. **Ja.**

Dette er den andre artikkelen i beretningen om den beryktede «Typhoon»-jageren, og om mennene som fløy den i kampen mot tyskerne. Forfatteren, Frank Ziegler, var selv sikkerhetsoffiser ved 609. Squadron («Typhoon-Squadron»).

Med „TYPHOON"

mot tyskerne

Av FRANK ZIEGLER
Fra R. A. F. Flying Review

Det er en utakknemlig oppgave å å ta over en skvadron når den står på høyden av sin karriere. Når det begynner å gå litt dårligere, vil ikke den nye sjefen da få skylden? Slik tenkte Alec Ingle, A.F.C., da han overtok 609. Squadron etter Roland Beamont, D.S.O., D.F.C. and Bar, etter lengre tids tjenestgjøring i Treningskommandoen.

Omstendighetene var i sannhet ikke til hans fordel. Sjefen for Flyvåpnet, Air Vice Marshal Saunders, ga 609. Squadron sin anerkjennelse for å ha vist at Typhoon'en holdt mål og fortalte at flere avdelinger nå ville bli oppsatt med Typhoons. Men da han sa at skvadronen hadde fløyet flere timer mellom hver gang motor måtte byttes enn noen annen avdeling, var dette en illevarslende uttalelse. Med økningen av Typhoon-skvadroner, og med de dårlige erfaringene med Sabre-motorene (en irsk flyver som besøkte fabrikken, fortalte da han kom tilbake at han fikk et glass øl hver gang han skrøt av hvor gode motorene var!) var resultatet en akutt mangel på motorer. Hvor ivrige flyverne i 609. enn var, ble flytimene faktisk rasjonert til 300 i måneden for mai og juni. Patruljene opphørte, og i stedet ble det innført vakt i cockpiten — opp til 20 timer om dagen ut over sommeren — og private offensive aksjoner ble forbudt.

«Typhoon-Squadron»s private krig er begynt. Den får en ny sjef — og en ny rolle. . . . . .

Fienden var ikke noe samarbeidsvillig heller. På grunn av julingen de hadde fått i sydøst, flyttet tyskerne sine raids i dagslys østover, og sendte ut jagerbomberne sine om natten. Og så kom Hæren inn i bildet. Den krevde at flyverne i 609., som alle var trenede nattflyvere, skulle brukes til å patruljere hånd i hånd med søkelysene på bakken. Det var en forsvarsmetode som ikke kunne feile, sa generalen fra Hæren. I praksis var det annerledes; like ofte var det jegeren som ble opplyst som byttet, og ble målet for det «vennlige» luftvernet.

Alec Ingle tok alle vanskeligheter med filosofisk ro, men han var fast bestemt på at 609. Squadron ikke skulle miste sine private offensive operasjoner. Da han fant ut at deres tidligere naturlige angrepsmål — fiendtlige forsyningstog — innskrenket sin virksomhet til de mørkeste nettene, fant han på noe annet. «Gi meg noen bomber!» sa han. «Jeg vil bombe flyplasser, tropper, brakker og oppmarsjområder — om natten!»

Ingen Typhoons hadde hittil hatt bombelast, og gruppekommandoen ble så overrasket at han faktisk fikk bomber. Skvadronen utarbeidet til og med sitt eget bombesikte. De to første bombene, overklistret med «*Wings for Viktory*» merker ble kastet mot en fiendtlig hangar av «Kattøye» van Lierde. På hjemveien oppdaget hans usannsynlig skarpe øyne midt på natten den første Heinkel 111 som 609. hadde sett siden Slaget om Storbritannia — og han skjøt den ned.

Men Alec var ikke fornøyd. På en daggry-patrulje over de hollandske øene hadde han observert en fiendtlig konvoi som gikk inn i Flushing havn. «Hvem angriper disse konvoiene?» spurte han.

Det var det øyensynlig ingen som gjorde og det ville han rette på. Det kom opp kart i briefing-rommet, det ble foretatt rekognoseringsturer over Scheldt, og konvoienes posisjoner ved daggry ble notert for hver dag. Det var nok av kystbåter, minesveipere, E-båter og R-båter, som simpelthen ba om å bli angrepet.

På de første angrepene ble bare kanonene brukt, men så gikk han over til å bruke åtte Typhoons. Fire brukte kanonene og fire slapp bomber. Disse flyene ble ledet av Alec

Wing Commander Alec Ingle, A.F.C., D.F.C. Han lå ikke tilbake for sin berømte forgjenger, «Bea» Beamont.

selv og hans modige flight-sjef, nordmannen Erik Haabjørn, som visste mye om skip og skipsfart.

EN NORDMANN I 609. SQUADRON

Åtte Typhoons, fire «jagere» og fire «bombere», tok av klokken 0454 på en av «Ingle's turer til de hollandske øene», skrev jeg i 609. Squadronens loggbok en gang i 1943. «De fire jagerne, Alec Ingle, de Moulin, Smith og Payne, observerte to kystbåter på 600 og 200 tonn utenfor Walcheren. Alle angrep den største, som ble satt i brann. Ingle og de Moulin fortsatte sydvestover, og angrep et skip med flat baug som lå for anker, mens de to andre angrep hjelpeskipet. Men båten viste seg å være et luftvernskip, og alle kanonene på det konsentrerte seg om Squadron Leader Ingle. Ildgivningen var så intens at han ikke klarte å unngå den.

En granat ødela boss-kapotten hans og en annen fikk startpatronene til å eksplodere. Disse antente det elektriske ledningssystemet og smeltet det venstre utluftningsrøret på hovedtanken. Dette fortsatte å brenne og fikk malingen på vingen til å boble og koke av varmen. Mens han lot flyet stige til 600 meter og ba hjemmebasen sin holde kontakt med seg, fløy Ingle utover havet. Han ventet at bensintankene skulle eksplodere hvert øyeblikk. Men som ved et mirakel gjorde de ikke det, og han landet på Manston mens flyet hans fortsatt sto i brann.»

Hva hadde skjedd med de fire Typhoon'ene som hadde dratt ut med bombelast?

«Nordmannen Haabjørn ledet «bomberne», står det i loggboken min. «Han møtte like store vanskeligheter som Ingle hadde gjort. Etterat han hadde bombet endel båter og etterlatt et rykende vrak, oppdaget han nok en konvoi. Han så ikke at de tre andre Typhoon'ene var blitt borte for ham, og angrep konvoien alene. Han fløy helt ned i 50 meters høyde, og ble eneste mål for luftvernet på Flushing, Nieuwe Sluis og alle skipene. Han angrep med godt resultat, men fikk selv treffere i den venstre tanken, cockpithood'en, hovedoljetilløpsrøret og de hydrauliske ledningene. Han kom seg unna ved å fly inn over den fiendtlige kysten og søke dekning bak dikene. Det var et under at flyet hans fremdeles holdt seg i luften, men han klarte å buklande på Manston med tomme oljetanker. Score: Fem fiendtlige båter sterkt ødelagt mot to sterkt ødelagte Typhoons.*

---

*ERIK HAABJØRN

Oberstløytnant Haabjørn var ingenlunde noen grønnskolling da han kom til 609. Squadron. Han kom til England allerede i 1941, og var med og dannet den første norske skvadronen der borte, 331. Squadron som opererte med Hurrianes til å begynne med, men senere gikk over til Spitfires. Etterpå ble han overført til RAF, men da 332. norske skvadron ble dannet, kom han med i den, og fløy en stund Spitfire.

Da Haabjørn kom tilbake til RAF, var det som wing-leder, og nå begynte han å fly Typhoons. Med dette flyet skjøt han ned 3 tyskere, enda de som regel opererte mot landmål, og særlig hans wing, som drev med eksperimentbombing. Han ledet karene sine ved Dieppe og under invasjonen i Frankrike, og hans wing var den første Typhoonavdeling som ble stasjonert der. Senere ble den som første Typhoon-wing i RAF utstyrt med rakettkanoner.

Haabjørn deltok aktivt i kampene på mange steder. Foruten i Frankrike var han med i Hellas, Italia, Burma og India. Han ble selv skutt ned hele 3 ganger over Nordsjøen, men fallskjermen berget ham. På slutten av krigen ble han permittert for å hvile ut, og det kunne han gjøre i trygg forvissning om at han hadde gjort sin innsats.

Erik Haabjørn omkom ved en flyulykke under transportflyning i Alaska 1954.

ALENE MOT MANGE

Samtidig med at skvadronen holdt på å miste Ingle og Haabjørn (som senere ble forfremmet til wing-leder), ble Kent for siste gang i krigen angrepet av store styrker tyske fly. De to Typhoon'ene som sto startklare gikk opp, og hver for seg angrep de to flyverne alene en hel fiendtlig skvadron.

«Løytnant Johnny Wells oppdaget tolv Focke-Wulf 190 som nettopp hadde sprengt en bensinpumpe i Margate. Han angrep, og kom inn i vår egen luftvernild, men fortsatte forfølgelsen av fienden, som strøk ut over sjøen rett over bølgetoppene. Han fant ut at det beste ville være å angripe de tre lederflyene, og mens han forfulgte dem kom de andre tyskerne inn på formasjon ved siden av ham! Det var ikke bare det engelske luftvernet som hadde vanskelig for å skjelne Typhoon'en fra FW 190'en — den tyske flykjenningen var ikke så god den heller! På 200 meters avstand åpnet han ild, og et av lederflyene fikk vingen ned i bølgene og ble brukket ned. Wells fløy gjennom skumspruten etter den og skjøt på et annet fly, som gled unna til høyre. Han fløy nærmere, og brente løs igjen. Også dette flyet styrtet i havet. Nå åpnet endelig «eskorten» hans ild mot ham, men Johnny brydde seg ikke om den. Han angrep det siste lederflyet, men oppdaget så at han ikke hadde mer ammunisjon igjen. Han fløy rett til værs, og «eskorten» passerte under ham. Score: To.

Flyoffiser Davies angrep fire fiendtlige jagere som skjøt opp gatene i Broadstairs. Han suste ned etter dem mellom husene under full ild fra sine egne våpen, og observerte at et av flyene crashet før han jaget etter de andre som stakk ut over havet. Flyveren hoppet ut i fallskjerm. Nå var det blitt seks fly, et fløy i midten og de fem andre rundt det. Davies åpnet ild mot flyet i midten fra 500 meters hold, og det begynte å fly i siksak. Han kom seg nærmere innpå og pisket opp sjøen rundt tyskerne med kulene sine. Brått oppdaget han sporlys som fôr over vingene på Typhoon'en og måtte svinge skarpt, men ikke før han hadde sett byttet sitt gå i sjøen så vannspruten sto. Da han kom ut av svingen, var tyskerne forsvunnet, men han satte etter dem igjen for full fart. Snart etter oppdaget han to 190'er og en tredje et stykke til venstre for dem. Han fløy inn på kort hold før han brukte den siste ammunisjonen sin, og så angrep han det siste flyet. Det eksploderte i et regn av flammer. De var kom-

met over Ostend nå, og de to andre 190'ene snudde for å angripe ham. Det var på tide å drå hjem. Score: Tre.»

Offisielt var det denne defensive tjenesten Typhoon'ene var ment til. Men dette var det siste store raidet. Når en unntar ensomme angripere, kom fienden aldri mer tilbake i dagslys. «Tiffy'ene» hadde vunnet.

Men det offisielle var ikke nok for Alec Ingle — han ville selv gå offensivt til verks. Mens gruppen vanligvis bestemte når flyene skulle angripe skipsmål, og sendte skvadronene beskjed om det på «Skjema D», så gjorde Alec det omvendt. Han sendte «Skjema D» til gruppen! De gode resultatene overbeviste snart overkommandoen om at Typhoon'ene egnet seg til slik tjeneste, og Ingle fikk også forsterkninger i form av en Hurricane-skvadron med rakettskyts, en Whirlwind bomberskvadron og en med «Bombphoons». På to måneder klarte 609. alene å sette to dusin fiendtlige skip midlertidig eller for godt ut av aksjon.

EN FORVIRRET TYSKER

Alec vant engang en seier over en tysk Focke-Wulf nattjager uten å gå opp i luften. Det var en travel natt på Manston. 609.s «B-flight» og 137.s Whirlwind-bombere var ute på oppdrag, og en god del skadde Lancastere og Halifax'er haltet seg ned på Manston som var nærmeste nødflyplass. Klokken 0330 skulle Johnny Baldwin komme hjem fra en aksjon mot Amiens-Glisy flyplass, og Alec, Johnny Wells og van Lierde sto og så på et fly som søkelysene hjalp med å finne frem til flyplassen.

«Jøss, Johnny kan da ikke trenge å følges hjem slik,» sa Alec forundret da flyet landet.

«Sir, sir,» sa van Lierde opphisset. «Det der er ikke noen Tiffy, det er en *Focke-Wulf!*»

«Hopp inn i den bilen der!»

De tre og Renier, en annen belgier, suste bort til Focke-Wulf'en, som nå sto stille på runwayen. Undersiden av vingene på den var helt svartmalt. Motoren gikk. Det var selvsagt ingen av dem som hadde en pistol på seg. Men Alec visste råd likevel. Han pekte bare med fingeren i mørket.

«Hands up! Hands up!» brølte han. Den forbløffede flyveren adlød, kløv ut og ble plasert bak i bilen mellom de to belgierne .

«Hva pokker skal vi gjøre med ham nå da?»

«Alle flyvere som lander etter offensiv patrulje,» siterte Johnny fra reglementet, «skal avgi rapport for sikkerhetsoffiseren»!

Tjenestgjørende sikkerhetsoffiser — det var dessverre ikke meg den natten — var allerede like ved å gå fra konseptene. En lang kø med Typhoon- og Whirlwindflyvere, blandet opp med bombermannskap, strakte seg langt inn i neste kontor. Da han så opp og oppdaget en flyver fra *Luftwaffe* foran seg, blunket han bare, og pekte bak i køen.

«Hvor er jeg?» spurte den uheldige tyskeren.

«Her!» sa van Lierde og pekte på jagerkommandoens super-hemmelige kart over krigsområdet. «Du er her hvor knappenålene står! Skal du ha en røyk?»

Neste dag insisterte Johnny på at jeg skulle fotografere ham sammen med fangen. Tyskeren sa at han hadde tatt feil av Thames-munningen og Kanalen, og trodde at søkelysene var fra hans egen flyplass St. Omer!

Dette var den andre Focke-Wulf'en som ble erobret under krigen, men allerede ti dager senere begikk en annen tysk flyver samme uheldige feil.

1. juli 1943 ble 609. Squadron overflyttet til Norfolk for å få en hvileperiode. Det ble ikke så mye hviling av det, og vi var ikke der mer enn tre uker, men mens vi var der mistet vi Alec Ingle, D.F.C. og A.F.C. (Air Force Cross). Han ble forflyttet som flyvende wing-commander. Like etter ble han meldt savnet, og siste gang jeg hørte fra ham, var fra en krigsfangeleir i Tyskland. «Irvin slo Newton med to sekunder», skrev han. Fallskjermen hans hadde åpnet seg i aller siste øyeblikk.

Forts. i neste nr.

Tredje og siste artikkel om «Typhoon» og 609. Squadron følger i neste nummer og har titelen: «På vingene over Frankrike».

«LUFTENS HELTER» utkommer hver måned. Magasinet koster 1 krone i løssalg og abonnementspris er kr. 12,— pr. år, kr. 6,— 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.

SPIONREDET

Mens admiral Asters Forente Styrker angriper øen «Gamma», hvor spionligaen «Den Blå Drage» har søkt tilflukt, er Raca og vennen Terno gått iland. Flora og professor Afelius er i mellomtiden ført bort sjøveien med en U-båt. Ombord befinner seg også Gomu, den nye lederen for ligaen . . .

Fortsettes i neste nummer.

Bli flyger!

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

Veien til flygeryrket
går gjennom Flygeskolen. Du får alle opplysninger - gratis og uten forpliktelser - ved å skrive til
Generalkrigskommissariatets Skolerekrutteringskontor, Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.