



LUFTENS HELTER

JEFF PARKER

Om kapp
med DØDEN

Nr. 12 (44)

Kr. 1,-

Med «**TYPHOON**» mot tyskerne
Billedkonkurranse



SILVAIRE (Modell 8)

Produksjon: Luscombe Airplane Corporation, Dallas, Texas, USA.

Type: To seters side-by-side monoplan.

Motor: Type A: En Continental 65 hk. Type E: En Continental 85 hk.
Vekt: 326 kg tom, 575 kg lastet.

Toppfart: Type A: 185 km/t. Type E: 200 km/t.

Marsjfart: Type A: 165 km/t. Type E: 180 km/t.

Rekkevidde: Type A: 480 km. Type E: 950 km.

Vingespenn: 10,66 m.

Lengde: 6,10 m.

Høyde: 1,79 m.

Vingeflate: 13 kvm.

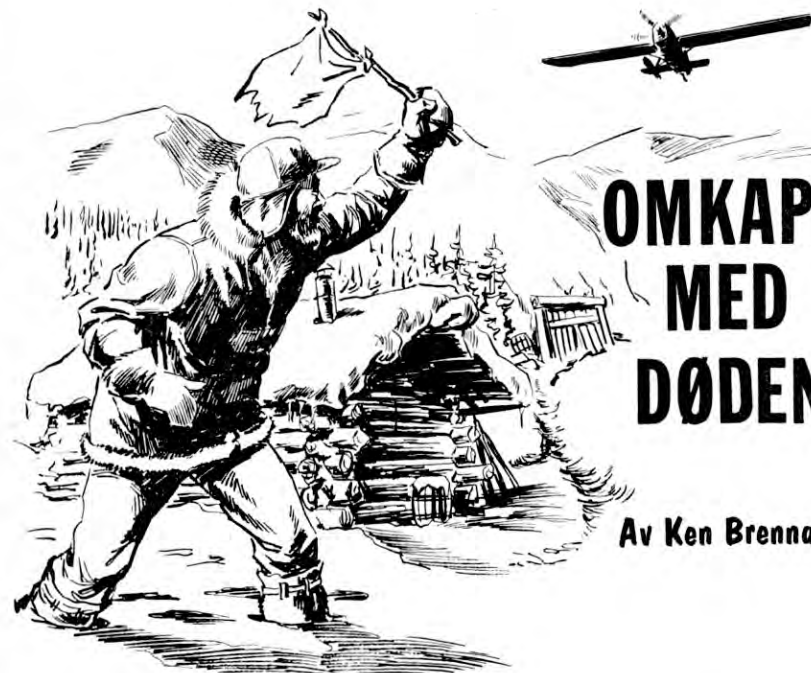
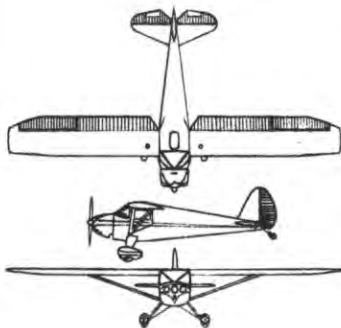
Vingebelastning: 42 kg pr. kvm.

Stigehastighet: Type A: 3 m i sek.

Type E: 4 m i sek.

Topp høyde: Type A: 4 400 m. Type E: 5 000 m.

Andre opplysninger: Første modell av Silvaire, 8, ble først laget i 1937. Fra 1938 til 1942 ble laget 1 200 av denne modellen, med en 50 hk. Continental motor. Andre typer: 8 B (65 hk. Lycoming motor). 8 C og D (75 hk. Continental motor). 8 F (90 hk. Continental motor). Produksjonen sluttet i 1950, men flere tusen fly av alle typer er i bruk verden over. I Norge fins i dag 2 type 8 A, tilhørende Saxlund, Arendal og Trondheim flyklubb, og 2 type 8 E, tilhørende Gunnar Bakke, Oslo og K. Harstad, Oslo. Bildet viser 8 F.



OMKAPP MED DØDEN

Av Ken Brennan

I Bush-pilot.

Han hadde bensin igjen for fem minutters flyvning da han skimtet det svake lysskjæret fra Seward. Det skulle holde akkurat. Det måtte holde. Ted Ross kunne sette ned Fairchild-flyet sitt i en kjøkkenhave midt på natten om det knep, men

han måtte ha lys. Og nå var landingslysene hans ødelagt igjen. Frostten hadde tatt knekken på anlegget.

Harry Sinclair, gullgraveren han hadde tatt med seg fra Kennicott, satt ved siden av ham og snorket. Det var bikkjekalt, men ikke kaldere enn at fusel-duften fra den halvåpne munnen til Harry drev som en klam tåke omkring i kabinen. Harry hadde

En «Bush-pilot» kan komme ut for litt av hvert. Det gjorde også Ted Ross.

DETTE ER BERETNINGEN OM EN «BUSH PILOT» FRA ALASKA, en av de mange uforferdede flyverne som i årenes løp har knyttet utpostene i villmarken sammen ved flyets hjelp. Dette vidstrakte landet, som nå er blitt en egen stat, har store naturrikdommer, men forutsetningen for at de kan utnyttes er at sambandet mellom byene og grube-distriktene, handelsstasjonene og de fjerne industrisentrene kan opprettholdes året rundt.

I forti-femti kuldegrader, i storm og stille, i tett tåke eller stummende mørke, går «bush-pilot»-en på vingene, for å bringe legehjelp til en såret pelsjeger på en forblåst høyslette, eller for å kaste ned et oljefat til et grubeanlegg i et steilt, trangt fjellpass. Han er vant til å sette ned flyet hvorsomhelst og nårsomhelst, og ta det opp igjen under vilkår som ville få de mere forventede trafikkflyvere andre steder i verden til å blekne. Han er mekaniker, forretningsfører, bakke-mannskap og navigatør, og den lønnen han får for strevet er ofte tap av fly og tap av levebrød. Mange har funnet døden ute i isødet.

Men «bush-pilot»-en klager ikke. Han har bragt de motor-drevne vingenes velsignelse til et land som ikke kunne bygges opp på andre måter. Han har vært med på å skape et nytt samfunn i ødemarken. Og i år, når dette samfunnet innlemmes som egen stat blant Amerikas Forente Stater, kan han med god samvittighet inkassere sin store andel i æren for det.

drukke Doc Blalocks «angstfordriver-saft», et mystisk, illelukende brygg som var sterkt etterspurt på disse kanter av Alaska. Det var sterkt som krypt og smakte som en mellomting mellom tran og gamle kalosjer, men Doc Blalock kunne ikke tilfredsstille etterspørselen etter det, enda han brygget og brente dag og natt.

Ted Ross slo av tenningen på motoren og lot flyet gli i en slakk bane fremover mot lysskjæret. Han måtte ha en bensinskvett å gå på hvis plassen lå i mørke når han kom frem. Hvis Mike Ferrer, partneren hans, sov, eller var på rangel, var det ingen til å tenne på vekene til de fire dunkene med parafin som markerte plassen, og da måtte Ted fly et par ganger lavt over byen for å få fart i sakene.

Det var begynt å sne igjen. Ted Ross rynket pannen og skjøv spaken lett forover. Det lette snedrevet ødelata ikke sikten for ham ennå, men her ute ved kysten kunne uværet sette inn i løpet av få minutter. Før man visste ord av det kunne man fly i tett, hvit grøt. Og hvis dette skulle hende ham nå, ville han ikke ha en sjanse.

Harry Sinclair våknet da motorlarmen døde bort. Han reiste seg i setet og glippet med øynene. — Er vi fremme, Ted? mumlet han hest.

— Nei. Spenn deg fast. Det kan være at vi går ned med et smell.

Harry flirte. — Ikke du, Ted. Nei, Sir, ikke du.

Han fant frem flasken med Blalock-brygget og satte den for munnen. Etterpå rakte han den til Ross. — Skal du ha deg en støyt? spurte han.

Ross nikket og tok flasken. Man ventet seg til mangt her i Alaska, og hva

det enn kunne sies om dette brygget så varmet det en stakkar langt inne i sjelen. Han svelget en diger slurk og rakte flasken tilbake til Harry. Han kunne skjelve de enkelte lysene fra byen nå, og plutselig så han den blafrende, rødgule flammen som slo opp fra plassen. Han slo motoren på igjen og rettet seg i setet. Et par minutter etter slo en ny, blafrende flamme opp fra plassen. Parafindunk nummer to var tent. Så snart Ferrer hadde tent det tredje lyset kunne han gå inn for landing.

Han snudde seg mot Harry Sinclair. — Vi er fremme nå, Harry. Når får jeg pengene?

— Du får vente til høstoppgjøret. Du vet jeg . . .

— Dra til helsikke. Du lovet meg penger når vi kom frem, og du har en drøss med gullstøv med deg.

— Jeg må i banken først. Det er ny kurs på gullet nå. Nesten dobbelt opp, etter det jeg har hørt. Og når jeg har vært i banken . . .

— Jeg skal ha oppgjør etter gammel kurs. Seksten dollar for 28 gram. Og denne skyssen koster 100 dollars. Du gjør opp med Mike når vi har landet. Hvis ikke flyr jeg deg opp i fjellene igjen og setter deg av på en bre.

Harry Sinclair mumlet et eller annet, men ordene druknet i motorlarmen. Det tredje lyset var tent nå og Ted Ross hadde gitt full gass. Han skjøv spaken forover. Han hadde ikke et sekund å tape nå. Snedrevet mot frontruten var blitt tettere. Han kunne tape sikten nårsomhelst.

Han skulle nok få pengene ut av Harry på en eller annen måte. Han visste at han ikke ville få to cent hvis Harry fikk slippe opp til byen

med gullstøvet sitt. Som gullgravere flest hadde han årgamle regninger å betale for proviant og utrustning. Og det var sannsynlig at han skyldte bort mere enn gullstøvet i de to skinnsekkene hans var verd. Dessuten var det trolig at Harry ville ta seg en tur innom Lena Benson eller Mama Parr før han gikk i banken med gullet. En gullgraver som har vært bortimot et år alene i ødemarken blir ustyrlig når han setter foten innenfor en kneipe.

Motoren begynte å hoste da han fløy over plassen. Han kastet et blikk ned mot de blafrende lysene og forvissnet seg om vindretningen. Da han gikk inn for landing døde motoren ut. Det spilte ingen rolle nå lengre. Ted Ross var blitt vant til å gå ned med en død motor. Det var blitt rutine.

Skiene subbet i den løse sneen og sank ned til akselhøyde etterhvert som flyet tapte farten. Ted Ross lå sideroret hardt over og tvang flyet opp mot skuret der Mike Ferrer sto og svingte med en stormlykt. Fairchilden stoppet tre meter fra døren.

Mens Ted og Harry Sinclair lempet ut Harrys utrustning fra cabinen, tømte Mike Ferrer oljen ut av motoren og fortøyet flyet med wirestroppe og barduner. De tok ingen sjanser. Her i Seward hadde de hatt orkaner med vindhastigheter opp mot hundre kilometer i timen denne vinteren og man visste aldri når det kunne blåse opp igjen.

Da de var ferdige gikk de inn i skuret og tømte resten av Harry Sinclairs Blalock-brygg.

— All right, karer, sa Harry. — Nå lar jeg utrustningen min stå her, og imorgen tidlig kommer jeg ned til

dere og betaler regningen. Er det i orden?

— Nei, svarte Ted Ross og strøk håndbaken over munnen. — Det er ikke i orden. Når du kommer opp til byen nå blir du plukket til skinnenet i kneipene. Og det du måtte ha igjen imorgen tidlig må du bla opp til kreditorene dine. Vi skal ha pengene nå. Et hundre dollars, 16 dollars for en ounce gull. Hit med vekten, Mike.

— Jeg har ikke vekten her, Ted, sa Mike. — Jeg måtte selge den i går, til en kar fra Anchorage. Vi har ikke to cent i firmaet, og vi får ikke kreditt . . .

Ted Ross slo ut med hånden. Han trengte ikke flere forklaringer om firmaets økonomiske stilling.

— Har du bensin her, Mike? spurte han kort.

— Plenty.

— All right, motoren er varm ennå. Vi fyller på olje igjen, fyller tankene og laster Harrys utrustning inn i flyet. Så tar vi ham med oss opp til en eller annen plass ovenfor Anchorage og setter ham igjen på en fjellvidde.

Harry Sinclair flyttet urolig på seg. Han visste at Ted Ross mente det han sa. Han tok opp en av de tunge skinnsekkene og kastet den over til Ferrer. — All right, mumlet han. — Vi går opp til Lena Benson og veier opp fem ounce med gull. Du kan bære skinnposen så lenge. Så vet dere at dere har sikkerhet for pengene.

— Fem ounce med gull, sa Ted Ross, — er rundt regnet 80 dollars. Turen koster hundrede dollars.

— Men den nye kursen!

— Til helvete med den nye kursen. Vi avtalte denne prisen ifjor da vi fløy deg opp til skjerpet ditt. Og av-

talen gjaldt den gamle kursen. Vi driver flyselskap, ikke bank.

Harry Sinclair mumlet et eller annet i skjegget. Men hverken Mike eller Ted Ross enset ham.

— — —

I Lena Bensons «gjestgiveri» kunne de knapt se hånd fremfor seg. Røken fra de osende parafinlampene blandet seg med sur tobakksrøk og dampen fra våte rensdyr-parkaer og drev som en tåke rundt omkring i rummet. De gikk gjennom den tette flokken av halvfulle gjester og tok plass ved baren der Lena Benson sto og slo terninger med en skjerper fra Fairbanks. Hun så opp og smilte da de tre karene kom frem til bardisken.

— Jøss, er det deg, Harry! ropte hun. — Hyggelig å se deg. Du skylder meg sytti dollars fra ifjor. Men du skal få en drink allikevel.

Hun snudde seg mot Ross. — Åssen var været opp i fjellene, Ted? Like følt som her?

— Verre, sa Ted. — La meg få låne gullvekten din, Lena.

Lena Benson satte gullvekten frem på disken. Mike Ferrer veide opp seks og en halv ounce og ga skinnposen til Harry Sinclair.

— Kursen er tre og tyve dollars for ounce nå, mumlet Harry trassig.

— En og tredve, sa Lena Benson. — Den er gått opp igjen.

Det ble plutselig stille i lokalet. Ted Ross følte at alle stirret på ham. Sinnet begynte å velte opp i ham nå. Han visste hva de tenkte. De var gullgravere, de fleste av de karene som sto her inne og de mente at de alene hadde rett til å dra fordel av alle svingningene i kursen. Og i det siste hadde kursen på gull skutt i

været som følge av Roosevelts New-Deal-politikk.

— Hør her, Sinclair, sa han langsomt. — Vi gjorde en avtale ifjor, og den avtalen står ved makt fremdeles. Jeg har betalt flyet mitt, og utstyret mitt, etter den gamle kursen.

Harry skulle til å avbryte ham, men Ted Ross stagget ham med en håndbevegelse. Alle lyttet intenst til den rolige, dype stemmen da han fortsatte: — Jeg har avtaler med de fleste av de karene som driver og skjerper oppe i fjellene. Jeg henter dere når dere ligger med brukne bein og beri-beri strodd langs etter fjell-sidene, flyr dere til sykehus og henter dere der igjen når dere er friske. Jeg slipper ned proviant til dere og aviser. Og hvis det ikke har kostet meg tid og bensin tar jeg ikke to cent for det. Men når dere kommer hit med gullstøvet er dere så høye på pæra at dere nesten ikke er til å snakke til. Dere strør ut pengene på brennevin og kvinnfolk, mens Mike og jeg ikke kan betale bensinregningene våre.

Han holdt inne en stund og så seg rundt i flokken.

— All right, Harry, fortsatte han. — Du skal få dette gullet tilbake igjen, hvis du vil. Mike og jeg greier oss alltid uten. Men kom ikke til meg en gang til . . .

Han stoppet plutselig. To tunge tårer veltet frem fra de blodskutte øynene til Harry Sinclair og rullet nedover det uflidde helskjegget. Harry tok et skritt frem og slo ham på skulderen så han holdt på å synke i kne.

— Hold kjeft, Ted, hikstet han. — Ta deg en drink. Og du også, Mike. Drikk dere sørpefulle for Harry

Sinclair's regning. Dere er de fineste vennene jeg har hatt i hele mitt liv!

Lena Benson pustet lettet ut og skjenket opp tre glass. En eller annen nede i hjørnet ropte hurra. Det klirret i flasker og glass. Daisy, bar-piken, ble sendt i kjelleren etter en ny forsyning med whiskyflasker.

II

Et nytt oppdrag.

Mannen som kom bort til Ted Ross var høy, mørk og så hengslet at man nesten kunne kalle ham mager. — Kjenner du meg igjen, Ross? spurte han lavt.

Ted Ross stirret et øyeblikk på ham. Så nikket han. — Adrian, sa han, — Timothy Adrian. Jeg trodde du holdt deg i San Fransisco for tiden.

Tim Adrian hadde drevet et mindreverdige skjerp oppe i fjellene ved Ki-Sana da Ted Ross kom til Alaska for første gang i slutten av tyve-årene. Som så mange andre hadde Adrian gitt opp gullgravingen da gullkursen falt, og reist tilbake til Statene. Og som mange andre var han kommet tilbake igjen nå da kursene skjøt i været igjen.

— Jeg kom i går, sa Adrian. — Og jeg hadde tenkt meg en tur opp til skjerpet mitt.

— Og partneren din, Nelson. Er han med deg?

Adrian stirret ned mot glasset sitt. — Vel, sa han, — etter det jeg hører skal Nelson også være kommet hit. Han fikk utrustning hos Williams i forrige uke og dro oppover med et hundspann.

— Så dere er ikke partnere lengre nå, forstår jeg.

Adrian ristet på hodet. — Nei, sa han. — Jeg har en ny partner. Boyd heter han. Sam Boyd.

Ted Ross snudde seg mot disken og rakte det tomme glasset frem mot Daisy for å få det fylt igjen. Han skjønte godt hvorledes landet lå. Han skjønte godt at Adrian ville be ham om skyss opp i fjellene med proviant og utrustning. Den forrige partneren hans, Nelson, var underveis til skjerpet med et hundespenn. Det gjaldt for Adrian å komme først frem, ta skjerpet tilbake og kanskje registrere nye skjerp, før Nelson rakk frem.

— Kan du fly oss opp imorgen? spurte Adrian.

— Nei, svarte Ted Ross uten å snu seg. — Jeg kan ikke lande deroppe.

— Du landet der sist vi såes.

Ted Ross snudde seg. — Da hadde jeg en Monocoupe, sa han. — Jeg kunne lande på et frimerke. Nå flyr jeg en Fairchild og jeg har ikke tenkt å crashe den hvis jeg kan unngå det.

— Tre hundrede dollars, sa Adrian.

Ted Ross enset ham ikke. Han snakket til Mike Ferrer. — Jeg må ha slipt ventilsetene, Mike, sa han. — Jeg har tenningsstrøbbel. Etter den svindelbensinen de dyttet på meg oppe i Fairbanks i forrige uke har motoren ikke vært til å kjenne igjen. Vi må ta den ut og overhale den inne i skuret. Det tar minst to dager.

— Fire hundre og femti dollars, sa Adrian. — Hvis du ikke tar imot tilbudet sender jeg bud til Gillam. Han flyr oss sikkert opp for tre hundrede.

Ted Ross snudde seg langsomt mot den høye, mørke skjerperen.

— Så send bud til Gillam, for hel-sikke. Hvis han har råd til å knuse

flyet sitt mot fjellsiden, så ham om det. Mike og jeg har ikke noe fly å unnvære.

— Fem hundrede dollars, sa Adrian. Han var så ansent at han skalv om leppene.

Mike Ferrer stirret skiftesvis på Ted Ross og Adrian. Ted visste hva han tenkte. I Fairbanks lå det en nesten ny Wright-motor, maken til den motoren de hadde i Fairchilden. De kunne få motoren for åtte hundre dollars, i avdrag. Med de pengene de hadde fått av Harry Sinclair, de fem hundre dollarsene fra Adrian, og et par hundre dollars fra Jackson-gruben, ville Ted kunne fly til Fairbanks og hente den nye motoren. Når de hadde en reserve-motor kunne Ferrer alltid ha en motor til overhaling i skuret. Ted Ross slapp å fly med hjertet i halsen hver dag. Og de behøvet ikke tape tid når motoren til slutt måtte tas ut av flyet for overhaling, enten de ville det eller ikke. Denne reservemotoren hadde vært drømmen deres i lang tid og nå hadde de sjansen.

— All right, sa Ted Ross og tømte whiskyglasset. — For fem hundre dollars kontant på labben skal jeg fly dere opp til skjerpet i morgen formiddag. Dere kan ta med dere femti kilo utrustning. Siden kan jeg slippe noen kolli ned til dere når jeg skal på de kanter. Det koster ikke noe ekstra.

— Imorgentidlig, sa Adrian og stakk hånden i innerlommen etter lommeboken. — Jeg kan ikke vente til imorgenformiddag. Nelson er underveis, og jeg må komme frem først.

Ted Ross trakk på skuldrene. — All right, Adrian. Vi flyr klokken åtte. Og husk på vektgrensen: femti kilo.

Ted og Mike Ferrer stolpret seg frem gjennom snedrivene, frem til skuret ved flyplassen. Det var førti kuldegrader og full storm. De begravet ansiktene i kravene på rensdyr-parkaene og stakk hendene i lommen. Kulden trengte seg gjennom de tykke skinnvottene og Jammet fingrene. Da de kom frem til flyet slepte de det i le av skuret og plasserte to parafindunker foran motoren. De sotete jute-sekkene som stakk opp fra dunkene tjente som veke. Ferrer tente en fyrstikk og i neste øyeblikk slo blafrende, gulrøde flammer opp fra de to dunkene. Store sotflak løsnest fra sekkestrien og drev utover plassen, blandet seg med de kritthvite sneflakene og dannede svarte, fete flekker på sneflaten når de traff bakken. Ted Ross satte to tomkasser frem ved siden av motoren. Mike rullet et tomt oljefat bort til halen, løftet halen opp og satte haleskien ned på toppen av fatet.

— Pluggene, Mike, sa Ted da han kom tilbake. — Vi rekker ikke stort annet.

— Jo, vi rekker å ta en titt på landingslysene også. Du kan ikke fly omkring i fjellet uten landingslys. Hvis du må nødlande, i mørke . . .

— Jeg flyr ikke i mørke.

Mike Ferrer hørte ikke på ham. Han hadde klatret opp på en av tomkassene og nå begynte han å fjerne motorskjoldet.

— Gå inn og ta deg en blund, Ted, sa han kort. — Du skal fly imorgentidlig og hvis du ikke får sove nå flyr du rett i fjellveggen. Hvis jeg ikke rekker å bli ferdig med pluggene tidnok skal jeg vekke deg.

Ted Ross visste at det ikke nyttet å protestere. Han fant frem den

tykke renskinnsvevosen sin fra bagasjerummet og rullet den ut på kabin-gulvet. Han krabbet ned i posen med klærne på og lukket den tett igjen over hodet. Kulden trengte inn gjennom soveposen, gjennom parkaen og dongeriklærne, gjennom bukse, khakiskjorte og det lodne ullundertøyet. Den la seg som en klam hånd rundt hoftene, over ryggen og rundt armer og ben. Men Ted Ross var vant til å sove i kulde. Og nå var han så trett at han knapt merket at han frøs. Han sovnet som en sten og våknet ikke før motoren ble startet.

Det var begynt å lysne. Mike Ferrer satt i fører-setet og ruste opp motoren. Han lyttet intenst etter anlydninger til feilslag, trakk gasshåndtaket tilbake og skjøv det frem igjen. Han lot motoren gå for halvt turtall i et par minutter før han slo av tenningen.

Ted Ross krabbet ut av soveposen og klatret ned fra kabinen. Han strakte de stive lemmene og løp et par ganger rundt flyet for å få blodet i omløp igjen. Stormen hadde lagt seg og himmelen var skyfri. Men gradestokken på døren til skuret viste 43 grader. Det betydde at de måtte starte opp motoren hvert femte minutt for å holde den varm.

Mike Ferrer kom ut fra kabinen. Han var gråblek og hadde store, mørke ringer under øynene. Han hadde arbeidet hele natten.

Landingslysene er i orden, sa han. — Det var kommet kondensvann i koblingene til lyskasterne. Isen hadde sprengt hele stasen.

— Jeg tenkte meg noe slikt, sa Ted Ross.

Det var den gamle historien. Kon-

densvannet trengte seg inn over alt. Når vintersolen bragte overflate-temperaturen på skrog og motor over null, begynte isbelegget på hundredevis av deler og flater å smelte. Dessuten kunne fuktig tåke trenge seg inn på de mest utrolige steder, fortettes, og siden frøs vannet når sprengkulden satte inn.

— Pluggene, fortsatte Mike, — var svarte som Lena Bensons fortid. Jeg rensset dem og justerte ventilgapet på tre stykker. Jeg tror ikke du behøver å være redd for å få trøbbel med tenningen mere. Den skvetten som var igjen av bensinen fra Fairbanks må være brukt opp nå. Og tanken din var tom som en sparebøsse.

Ted Ross nikket og tente en sigarett. Mike Ferrer hadde rigget til en slags frokost inne i skuret. Han hadde satt flammen fra blåselampen rett mot et blikkspann med kaffe. Kaffen smakte av olje, som alt annet. Men Ted Ross hadde ikke fått mat uten oljesmak på lang tid. Det hørte med til livet i Alaska om vinteren. Klærne luktet olje, maten, sengetøyet, drikkevarene, tobakken.

En slede kjørte opp foran skuret da de var ferdig med frokosten. Hesten var dekket med et tett lag med rim. Det var dynamitten til Jackson-grubene som kom, sammen med en kasse med Blalock-brygg og en bunke aviser. Før de var ferdige med innlastningen kom Adrian og partneren hans, Sam Boyd. Adrian forsøkte å prutte på prisen, og begynte å krangle da Ted Ross holdt på vektgrensen, femti kilo, men han tidde da Ted lot ham forstå at han helst ville slippe å ta ham og partneren med i det hele tatt. Han betalte fem hundre dollars i sedler til Mike

Ferrer og satte seg i baksetet på flyet, sammen med Boyd. Mike og Ted trimmet lasten og regnet ut totalvekten. Flyet var ikke mere lastet enn at det kunne ta med 150 liter bensin i kanner. Det betydde at Ted kunne fly hele rundturen uten å gå ned på Kennicott eller Ki-Sana for å fylle bensin, og enda kunne han legge igjen et depot på femti liter på en eller annen nødlandingsplass. De hadde mange hundre liter liggende nedgravet i sneen rundt omkring i fjellene nå. Og det var ikke bare en sikkerhetsforanstaltning. Det hendte at det ble forlangt opptil \$150 for bensinen på handelsstasjonene ute i ødemarken. I Seward kostet den 28 cent for en gallon, og det var dyrt nok som det var.

Motoren startet med et brøl. Ted Ross lukket kabindøren og vinket til Mike Ferrer. — Jeg er tilbake om fire-fem timer! ropte han og smilte.

Mike smilte og vinket tilbake.

Det skulle gå tre dager før han så Ted Ross igjen.

— — —

III

Det kan hende den beste . . .

Den bleke vintersolen kastet et svakt skimmer over de hvite flatene under dem. Ted Ross la veien om Bremner Canyon. Det var en omvei på omlag femti kilometer, men hvis han fløy direkte frem til Adrians skjerp måtte han klatre over tre tusen meter høye fjellrygger og det kostet også bensin. Dessuten ville han unngå å slite unødige på motoren.

Tim Adrian satt og stirret spent ned mot bunnen av dalføret under

dem. Ted Ross visste grunnen til det. Nelson ville også legge veien om Bremner Canyon. Hvis han hadde vært innpå en uke underveis, ville han sannsynligvis ha kommet forbi passet allerede og var på vei oppover mot breene. Ted Ross interesserte seg ikke for konflikten mellom Nelson og Adrian. De var hardhodede spekulanter begge to, folk som ikke generte seg for å gå over lik når det var gull om å gjøre. De var byfolk begge to. De gamle gullgraverne som hadde holdt ut nedgangsårene i Alaska, som hadde streifet omkring i ødemarken i en menneskealder og som kom til å gjøre det livet ut, disse gamlelekarene røk sjelden uklar med partnerne sine. De inngikk en muntlig avtale, og holdt den så lenge det var drivverdige årer i skjerpene.

De var omlag en halvtimes flyvning fra gruben da Adrian plutselig lenet seg frem og dyttet Ted Ross i ryggen.

— Se der! ropte han og pekte ned mot et steilt, trangt pass mellom to fjellrygger.

Ted Ross så ned. Et hundespann var på vei opp gjennom passet. Tolvfjorten hunder foran en slede med tung oppakning.

— Nelson! ropte Adrian og flirte over hele ansiktet. — Kan du gå så langt ned at han kan se oss? Kan-skje vi kan skremme ham tilbake igjen . . . når han innser at han er for sent ute . . .

Ted Ross gad ikke svare ham. Han trakk spaken lett tilbake for å få nok høyde til å passere fjellryggen. Etterpå trakk han frem det ufullstendige kartet og kastet et blick på kompasset.

Han fikk øye på sletten foran grube-inngangen fem-og-tyve minutter senere.

Det var gått tre år siden han sist hadde sett denne sletten, men han husket den godt. Den hellet svakt nedover mot syd og den lå ganske godt skjermet mot østavinden. Den var jevn og slett i knappe to hundrede meters lengde, men lengst mot nord smalnet den til og her var grunnen også mere ujevn. Vinden kom rett sydfra nå. Han kunne tydelig se vindretningen på snefokket som drev fra ryggene av snedrivene.

Han bestemte seg for å lande ved sydenden av sletten og la flyet løpe farten av seg i motbakken. Det var ikke første gang Ted Ross landet i medvind.

Den stupbratte fjellryggen ved østsiden av sletten gjorde det umulig for ham å kretse over flaten før innflyvningen. Han satte snuten på flyet rett ned mot sletten, og først da han hadde trottlet motoren ned merket han at han hadde vanskelig for å bedømme avstanden til bakken i det bleke skjæret fra vintersolen. Alt var hvitt omkring ham, åsryggene mot vest og nord, bakken under ham. Konturene av snedrivene var utvisket og jo nærmere han kom bakken, jo mere skar det hvite lyset ham i øynene.

Han flatet ut da han trodde han lå et par meter over bakken, men da han kastet et blick ut gjennom vinduet ombestemte han seg og skjøv spaken frem igjen og ga gass for å unngå å tape flytefarten. Og plutselig tok skiene bakken, i medvind og med full motor . . .

En kaskade av løs sne slo ut til sidene fra flyet, men det tapte ikke

farten. Ted Ross slo gasshåndtaket tilbake og trakk spaken til seg for å holde halen nede. Fairchilden skjøt opp igjen, beskrev en lang bue og tok bakken igjen med et hårdt smell. I neste øyeblikk så Ted en høy hvit vegg tårne seg opp foran dem. Flyet kjørte rett mot denne veggen. Alt ble plutselig hvitt omkring dem, og i det korte sekundet det tok før flyet bråstoppet skiftet fargen fra hvitt til gråsort. Ted Ross krøket seg i setet. Adrian ble slynget frem fra baksetet og landet på ryggen hans. Døren til bagasjerummet ble slått opp og de to dynamittkassene braste inn i kabinen. Sam Boyd, som hadde sittet og sovnet i baksetet gjorde en kolbøtte og traff sprossen til frontruten med føttene. Etterpå falt han ned over den livløse skikkelsen til Tim Adrian og ble liggende med føttene hvilende mot frontruten.

Ted Ross veltet Adrians skikkelse ut til siden, reiste seg og svor en saftig ed. De to gullgraverne begynte å våkne til liv igjen. Adrian krøp tilbake mot døren til bagasjerummet og sparket den ene av kassene inn i rummet.

— Forsiktig, det er dynamitt, sa Ted Ross.

— Jeg vet det. Det er ikke farlig så lenge dynamitten ikke kommer borti knallhetter og det er ikke knallhetter i kassen etter det jeg hørte.

— Hva i helsikke var det som skjedd? spurte Boyd og reiste seg.

— Vi gikk inn i en snedrive, mumlet Ted. — Jeg håper flyet greidde seg.

Han tok en spade fra bagasjerummet og presset døren opp noen få tommer, nok til at han kunne begynne å arbeide med spaden. Etter

et kvarter hadde han fått skyllet en trang passasje ved siden av døren. Jo lengre han kom akterover langs skroget, jo lysere ble det. Adrian og Boyd hadde hentet to sneskuffer fra utrustningen sin og begynte å utvide passasjen. Da Ted Ross kom frem til haleskien raste snedriften sammen over hodet hans. Han sto i fri luft.

Flyet var begravet i sne, helt til akterkanten av høyderøret. Toppen av siderøret var det eneste som stakk opp fra snedriften.

Ted Ross satte seg på spaden og tente en sigarett. Adrian og Boyd kom frem til ham et øyeblikk etter. Adrian begynte å speide langs fjellsiden til høyre for dem. Plutselig lyste ansiktet hans opp i et bredt flir.

— Se der, så han og pekte mot en mørk skygge i fjellsiden. — Der er inngangen. Du satte oss av tredeve meter fra gatedøren vår, Ross. Flott levert!

— Og jeg ødela antagelig flyet mitt også, mumlet Ted Ross og strøk blodet vekk fra kinnet. Han hadde fått en flenge et eller annet sted. Han gad ikke undersøke hvor.

— Vi får begynne å spa flyet løs, sa han og reiste seg. Dere har tiden foran dere. Det tar ennå et par dager før Nelson rekker hit frem med hundspannet sitt.

Han så at Adrian nølte. Det kunne ligne den kyniske spekulanten å overlate Ross til seg selv og forsvinne inn i gruben sammen med partneren sin. Men Ted Ross var klar over at Adrian visste hvor han sto. Han var avhengig av Ross og flyet hans i tiden fremover også. De måtte ha proviant og utstyr opp til gruben, og det måtte fraktes opp med fly.



— Gudskjelov for at du kom, gutten min, mumlet han. — Får du meg frem til legehjelp idag, så skal du ikke angre på det!

— All right, sa Adrian og nikket til Boyd. — Vi får begynne å jobbe, Sam.

Det tok resten av dagen å få flyet løs fra snedriften. Det var blitt mørkt da Ted Ross famlet seg frem til motoren. Han pustet lettet da han så at propellen og motoren var uskadd. Men begge stagen til skiene var brukket, og det ville ta Ted Ross minst to timer å montere nye stag. Han hadde reservestag liggende i bagasjerummet og der lå også det verkøyet han trengte. Men han måtte ha

dagslys til dette arbeidet. Han hadde ikke annet å gjøre enn å vente.

De fant frem snesko og begynte å bære utrustningen inn i åpningen til gruben. Ted Ross tømte motoren for olje og bar oljekannen inn i gruben. I morgen, når flyet var startklart igjen måtte han varme opp oljen igjen, men den tid den sorg. Foreløbig hadde han nok å gjøre med å fortøye flyet for å hindre at det blåste bort hvis det satte inn med uvær. Gradestokken viste førti grader igjen og mørke skyer begynte å samle seg i synsranden.

De satte en stormlykt ved grubeinngangen og fulgte sjakten femten meter inn i fjellet. Det var lunere her inne og ganske tørt. Det sto et bord og to benker i en nisje i fjellet, og i et hjørne lå noen baller med tørt høy.

— Akkurat slik jeg forlot det for tre år siden, brummet Adrian. — Det later ikke til at det har vært grizzlybjørner her en gang.

De flyttet stormlykten nærmere og begynte å lage i stand et primitivt aftensmåltid. Da de hadde spist spredte de soveposene sine ut over høyballene og krabbet inn i posene fullt påkledd. Ted Ross sovnet inn øyeblikkelig. Han var alltid i under-skudd på søvn, og forsømte aldri en sjanse til å få sove ut.

IV

S.O.S.

Han våknet da han hørte surringen fra en primus. Adrian sto ved inngangen til sjakten og kokte kaffe. Det første lysskjæret fra den gryende dagen sivet inn i den mørke sjakten. Ted Ross reiste seg og strakte lemmene sine. Da han hadde drukket et par krus med kaffe og spist et par stykker tørt brød, la han en asbestplate over primus-flammen og satte kannen med smørølje på platen. Det ville ta en halvtimes tid før oljen ble varm, og i mellomtiden måtte han finne frem reservestagene til skiene og begynne å montere dem. Sam Boyd hjalp ham. Han var en stillfarende mann, nevenyttig og vennlig. Stagene ble montert på under en time, og en halvtime senere var Fairchilden startklar.

— All right, karer, sa Ted og vin-

ket til gullgraverne gjennom den åpne kabin-døren. — Jeg kaster ned proviant og utstyr til dere om senest fjorten dager. Takk for hjelpen.

De vinket tilbake. Ted Ross takset bortover den hellende sletten, snudde og satte utfor skråningen. Det var som å ake på kjelke utfor en bakke-topp. Vinden sto rett imot ham og flyet lettet etter knappe femti meter.

Ted Ross trakk frem kartet igjen og kastet et blick på kompasset. Han skulle ha halvannen times flyvning til Jacksons gruber nå, og han hadde gjort kassene klar for dumping. Han hadde tatt bort døren til bagasjerummet og satt kassene på høykant like ved døråpningen. Bardunene som kassene var surret med var festet til en krok ved føttene hans, og bak kassene løp fire stropper som var skåret inn på taljer i begge ender av rummet. Når han halte inn på denne stroppen ble kassene skjøvet frem i døråpningen og presset utfor. Han ville ikke lande ved gruben. Det ville koste bensin og tid og han hadde ikke overskudd på noen av delene.

Sikten hadde vært dårlig da han startet, men den bedret seg etterhvert. Han antok at han kunne ha kommet over de drivende skybankene hvis han klatret opp i fire tusen meters høyde. Men det var kaldt nok som det var, og han likte ikke å presse motoren. Han hadde ikke fjellrygger på over tre tusen meter på denne strekningen og tre tusen meter var akkurat passe høyde for Fairchilden og Ted Ross nå.

Han smilte ved tanken på de seks hundre dollarsene Mike Ferrer hadde liggende i pengeskrinet deres i skuret i Seward. Et heldig varp til

nå, og Ted kunne fly til Fairbanks om noen dager for å hente den nye motoren. Og med en ny motor kunne de virkelig tjene penger. Det var nok å bestille nå om dagene. Den nye gullkursen hadde fått grubeindustrien til å blomstre opp igjen. Prisen på kobber var steget også, og det var snakk om nye hermetikkfabrikker langs kysten og nye sagbruk inne i de vidstrakte skogene. Det var enorme muligheter her i dette nye landet, og flyet åpnet veien for dem som ville utnytte dem.

Om noen måneder, når våren kom, skulle Fairchilden over på hjul, og i de hektiske høstmånedene når fiskemelfabrikken langs kysten arbeidet for fullt, skulle den fly med flottører. En heldig sesong, så kunne de kanskje betale inn noen tusen dollars på Bellancaen.

Bellancaen var den absolutt største drømmen. Ett tusen hester på en motor, og ett tonn nyttelast. En mann kunne skaffe seg mere enn et godt levebrød med en Bellanca her oppe. Han kunne legge seg opp penger og reise tilbake til Statene, starte et flyselskap i Florida, for eksempel, eller i Sentral-Amerika. Mulighetene var mange, og Ted Ross var ung. Han hadde to tusen timer i loggboken og hadde fløyet taxifly fra Panama i syd til Nome i nord. Han hadde fløyet stuter til tyrefektingene i de sentral-amerikanske byene, avskårne blomster fra Florida til New York, smuglerwhisky fra Mexico til Arizona og illegale kinesiske emigranter fra Cuba-kysten til Tampas og The Everglades. Han hadde søkt jobber der han hadde kunnet finne dem. Så lenge han fikk sitte ved spaken til et fly var han lykkelig. Det spilte

mindre rolle hvilket fly han fikk overlatt, og hvilken last han fikk i oppdrag å frakte. Bare han fikk fly.

Klokken ti minutter over ni fikk han øye på de lave bygningene ved inngangen til Jacksonsgrubene, og noen få minutter etterpå kretset han over den lille sletten som han av og til hadde landet på, i nødtilfeller. Han skjøv spaken frem og begynte å løsne på bardunene som holdt dynamittkassene på plass. Da han var kommet ned i 300 fots høyde kastet han et blick ned mot sletten.

Tre sorte skygger tegnet seg mot den hvite flaten, tre menn som løp omkring på snesko. De kastet et blick opp mot ham og løp videre, som om de foretok en eller annen form for oppvisning. For enden av plassen sto en mann og vinket med et rødt flagg.

Nå så han hva de tre mennene hadde fore. De strødde et mørkt pulver etter seg, slagg eller sot antagelig, og sporene deres, sammen med den mørke farven, dannet et mønster i den hvite flaten. Tre bokstaver, tre skakke, keitede bokstaver, men tydelige nok til at de kunne leses:

S. O. S.

Ted Ross pustet tungt og slapp taket i barduntampen. Han skjøv spaken ned og kastet enda et blick ned mot sletten for å forvise seg om vindretningen. De hadde tenkt på dette også, karene nede på bakken. En parafindunk sto i brann for enden av sletten. Den sendte en grågul sky med røk innover plassen. Vindretningen var syd-nord. Ted Ross trottlet motoren ned og gikk inn for landing.

To mann kom løpende opp på

siden av flyet før det hadde stoppet. Den forreste rev døren opp og stakk nodet inn i døråpningen. Ted Ross kjente ham. Det var Haakon Christensen, Jacksons formann, en ung nordmann som hadde kommet til Alaska for et par år siden.

— Gudskjelov, Ted, gispet Christensen. — Vi var redd for at du ikke skulle se signalene våre.

— Hva er det i veien? spurte Ted.

— Det er Jackson. Han fikk en tippvogn over seg inne i fjellet i går. Knuste en fot og brakk begge armene og flere ribben. Han har vært bevisstløs helt til nå, og vi hadde tenkt å sende ham ned til Kennicott med hundespann. Men så hørte vi motorduren. Du må få ham ned til Valdez eller til Anchorage på flyende flekken. Vi er redd for koldbrann og Jackson vil nødig miste en fot . . .

Ted Ross klatret ut fra kabinen. — All right, hvis dere kan få ham hit med en gang slipper jeg å tømme oljen av motoren. Hjelp meg med å få besinkannene mine ut fra bagasjerummet. Jeg kan ta førti liter på tanken, og jeg kommer til å trenge dem. Har dere hørt noen værmeldinger?

— Ja, og karene sitter og skrur på radioen for å få inn så mange meldinger som mulig. Det skulle være klarvær frem til kysten.

Et hundespann kom i vill fart ut fra klyngen av bygninger foran gruben. Bak sleden kom seks-syv mann på snesko. Christensen hadde alt fått dynamittkassene ut av flyet og var begynt å lempe bensinkanner da sleden kjørte opp ved siden av flyet.

Gamle Jackson lå på hundesleden, inntullet i ulltepper i en rummelig sovepose av rensdyrskinn. Han var gråblek i ansiktet, men han var ved

full bevissthet og han forsøkte å tvinge frem et smil da han fikk øye på Ted.

— Gudskjelov for at du kom, gutten min, mumlet han. — Får du meg frem til legehjelp idag, så skal du ikke angre på det.

Ted Ross nikket tilbake og klatret opp på vingen med en bensinkanne i hånden. En av karene hadde begynt å lempe ut kassen med Blalock-brygget. Ted Ross satte bensinkannen fra seg på vingen. — Stopp litt! ropte han. — Legg igjen et par flasker av denne hostesaften.

Mannen så ut som om han skulle til å protestere.

— Ikke for min skyld, fortsatte Ted. — Men jeg vet ikke hva som kan hende underveis, og hvis Jackson har smerter kan det være bra å ha noe å døyve dem med.

— Riktig, Ted. Det var Haakon Christensen som svarte. Han fjernet lagene med jutesekker som lå omkring kassen og slo løs et par av kassebordene. Etterpå tok han opp tre flasker av kassen og la dem inn i annenførersetet. Jackson ble båret inn i flyet og plasert på gulvet mellom setene, på et bløtt underlag av bjørneskinn og sekker.

Solen trengte såvidt frem gjennom skylaget. Det var blitt litt mildere, men Ted Ross ville ha foretrukket sprengkulden. Mildvær kunne bety styggvær . . .

Han hjalp Christensen med å surre Jacksons sovepose fast til stolbenene, og satte seg i førersetet. Det var gått et kvarter siden han hadde satt flyet ned på plassen.

Han startet opp og takset bort til enden av plassen. Fire mann holdt flyet igjen i haleflaten mens han

ruset opp motoren og da de slapp taket skjøt Fairchilden frem som en pil. Han brukte bare tre fjerdeparter av sletten til starten og la flyet over i en krapp sving såsnart han hadde høyde nok til det. Han hadde to og en halv times flyvning til Valdez og han likte ikke dette mildværet . . .

V

Briste eller bærel

Ted Ross begynte å merke de første feilslagene i motoren da han fikk øye på fjelltoppene som lå foran Thompson-passet. Han rynket pannen og strakte hånden frem for å trette motoren ned. I det samme begynte motoren å arbeide normalt igjen. Han bestemte seg for ikke å røre gasshåndtaket så lenge det var liv i motoren. Han hadde fått en mistanke om hva som var i veien, og hvis denne mistanken var riktig, skulle han være glad til om han slapp helskinnet gjennom Thompson-passet og videre frem til kysten.

Den Wright Whirlwind-motoren som satt i Fairchilden var en av de beste motorer som noen gang var laget. Men den hadde en svakhet. Det kunne forekomme at fordeleren sviktet og dette førte i tur og orden til tennings-trøbbel. Like til igår hadde Ted Ross trodd at de feilslagene han hadde hørt i motoren i det siste skyldtes en fylling med dårlig bensin han hadde fått i Fairbanks uken før, men de siste restene av denne bensinen skulle være ute av motoren forlenget nå; de feilslagene han nå hadde hørt kunne ikke skyldes annet enn fordeleren.

Han hadde først tenkt seg å klatre over de høye fjellryggene ved Thompson-passet, men nå ville det være

vanvidd å presse flyet opp i fem tusen meters høyde. Han måtte fly ned gjennom passet og stole på at været holdt.

Han tente en sigarett og snudde seg mot Jackson.

— Hvorledes går det? ropte han.

Jackson tvang frem et smil og beveget hodet svakt. Ted Ross snudde seg igjen. Han trakk frem kartet og begynte å studere linjene som markerte passet. Thompson-passet var i et hvert fall skikkelig oppmerket på kartet, i motsetning til mange av de andre fjellpassene som lå lengre inne i landet. Han kastet et blikk på kompasset og merket av sin egen posisjon etter landemerkene. Han skulle ha et kvarters flyvning frem til passet, og om enda et kvarter skulle han ha passert fjellkjeden. Han måtte holde jevn fart, og holde et øye med høydemåleren hele tiden.

Gråsvarte skyer trakk seg sammen i sydvest. Ted Ross kvalte en ed. Det fordømte mildværet. Han kunne ha sagt det på forhånd. Var det ikke fordi han skulle fly et lemlestet menneske til lege, skulle han ha holdt seg i ro ved Jacksongrubene til uværet var drevet over.

Men plutselig kom han til å tenke på at hvis det ikke var for denne ulykken som var skjedd med Jackson ville han ikke ha gått ned på sletten ved gruben i det hele tatt, og da ville han allikevel ha vært på vei mot kysten.

Flyet begynte å hive seg før han kom frem til passet. Han nølte et øyeblikk, så skjøv han gasshåndtaket forover og trakk spaken forsiktig tilbake. Han måtte ha høyde nå. Han kunne vente en «williwaw» like etter overgangen.

En williwaw er det motsatte av oppdrift. Vinden følger konturene i terrenget, luftmassene presses opp på lo-siden av fjellryggene og presses ned igjen på le-siden. Når værlaget er urolig kan et fly plutselig bli kastet flere tusen fot ned i løpet av noen sekunder hvis det treffer en williwaw.

Han lå på fire tusen meters høyde da motoren begynte å hoste. Rett foran ham lå passet. Han satte snuten på flyet ned igjen og skjøv gasshåndtaket tilbake.

Plutselig bante han høyt. Hvite, svulmende tåkebanker kom veltende opp gjennom passet. Den hvite frosttåken som er et av Alaskas mange naturfenomener, tykk og tett som melk.

Han snudde seg og kastet et blick på Jackson. Grubeeieren var blitt blekere nå, men han beveget hodet svakt og forsøkte å tvinge frem et smil over de fortrukne, blåhvite leppene.

Ted Ross tenkte seg om. Hvis det var han selv som hadde ligget der nå, plaget til vanvidd av smerter, og med vissheten om at han ville bli invalid for livet hvis han ikke rakk frem til lege i tide, ville han sikkert ha tigget flyveren om å ta alle sjanser for å rekke frem.

Ennå kunne de snu og fly tilbake til grubene. Han hadde bensin nok til det og han ville greie å fly unna uværet og tåken. Men hvis han snudde og gikk ned på sletten ved gruben igjen ville det bety at Jacksons lidelser ville forlenges, kanskje med flere døgn, og når han til slutt kom frem til lege ville benet uten tvil måtte amputeres.

Ted Ross bøyde seg fremover i

setet og grep fastere tak om spaken. Han hadde fløyet i frost-tåke før, og han kjente Thompson-passet. Han hadde tatt sjanser før også, og han aket å ta en sjanse nå.

Han skjøv spaken lett forover og stupte inn i det hvite tåkehavet.

— — —

Thompson-passet gikk i en lang S-sving og høydeforskjellen fra høysletten til bunnen av dalføret var nesten to tusen meter. Med den høyden Ross hadde nå, skulle han ha godt og vel to kilometers klaring til hver side. Han stirret skiftesvis fra høydemåleren til fartsmåleren. Av og til kastet han et blick på fjelltoppene som stakk opp som øer av det hvite tåkehavet, merket distansene av på kartet og la kursen forsiktig om for hver annen kilometer. Feilslagene ble hyppigere, men han ensat dem ikke nå. Hvis motoren døde ut, kunne han gli helt ned til bunnen av dalen. Hvis han ikke kjørte inn i fjellsiden for full fart.

Han skulle gi et år av sitt liv for en sigarett akkurat nå, men han kunne ikke ta oppmerksomheten bort fra instrumentene et øyeblikk. Han sendte en stille takk til Mike Ferrer for turn-and-bank-indikatoren på instrumentbrettet. Indikatoren hadde kostet tre hundre dollars, men Mike hadde insistert på at Ted skulle ha den, og de hadde gitt avkall på meget annet for å få den montert. Nå var indikatoren det eneste middel Ross hadde til å forvise seg om at flyet lå i trim. Flyet kastet uopp-hørlig på seg i de urolige luftmassene. Her nyttet det ikke å fly «på setemusklene».

Det var først da han merket at flyet begynte å bli tungt på rorene

at han kastet et blick ut mot vingen. Han kunne skimte de nærmeste to-tre meterne av bæreflatene, men det han så var nok til å få hjertet til å hoppe over et par slag.

Et tynt islag hadde bygget seg opp over forkanten av vingene. For hvert minutt som gikk øket det i tykkelse. Vingeprofilen ble mere og mere deformert, og Ted Ross visste at flyets bæreevne ville bli vesentlig redusert før det var gått et kvarter, hvis han ikke kom seg ut av den dødbringende tåken. Han befant seg i grensesonen mellom kald og varmluft. Mildværet som trakk inn fra kysten bragte tåken med seg og da de fuktige luftmassene traff kuldefronten over fjellene frøs de små vannpartiklene til is, florlette iskrystaller som dannet den fryktede hvite frost-tåken. Jo lengre ned han kom nå, og jo nærmere han kom kysten, jo farligere ville tåken bli for ham. De små vannpartiklene som la seg på vingen ble avkjølet ved flyets fart, og dannet en solid iskake over skrog og vinger.

VI

Williwaw!

Han kastet et blick på høydemåleren og etterpå sjekket han fartsmåleren og klokken. Tiden skulle være inne til en slakk sving til høyre nå, hvis han hadde navigert riktig etter kartet. Han ga pedalen et lett trykk med foten og fulgte etter med spaken. Flyet avvek nesten ikke fra kursen, det rugget litt på seg og rettet seg opp igjen. Ted Ross kvalte en ed. Dette var følgen av de deformerte vingeprofilene. Han hadde følelsen av at han fløy en mursten, en tung, ustyrlig koloss som seilte

frem og ned gjennom luftmassene uten å la seg påvirke av andre krefter enn treghetsmomentet.

Op i dette øyeblikket begynte motoren å hoste igjen. Det var som om flyet ville minne Ted Ross om hans egen maktesløshet i øyeblikket. Vel, vel, han hadde ennå litt han skulle ha sagt. Han ville ikke la seg avvebne uten videre, selv om alle onde krefter tydeligvis hadde forenet seg mot ham. Han trakk pedalen inn og slo spaken over til siden.

Det var dette som reddet ham. Flyet hadde akkurat krenget over, og skar inn i en krapp sving da williwaw'en kastet seg ned over det. Ted Ross ble løftet opp fra setet da flyet ble slynget nedover av vindpresset ovenfra. Men han tapte ikke fanningen. Han hadde opplevet lignende situasjoner før. Han visste at det ikke var mulig å foreta seg noe for å manøvrere flyet ut av den hvirvlende luftstrømmen. Han kunne risikere å bli slengt rett i bakken, men han visste at luftstrømmene sjelden slo helt ned mot terrenget. Et par hundre fot over fjellsiden ville han møte rolig luft, og det ville gi ham en brøkdal av et sekund å handle i. Viseren på høydemåleren slo over fra 4000 til 2000 meter i løpet av noen få sekunder.

Plutselig innså han grunnen til at han hadde møtt denne williwaw'en. Han hadde holdt for langt mot syd, og var kommet i le av en av de stupbratte fjellsidene som tårnet seg opp ved passets syd-vest-side, midt i S-svingen. På den andre siden, mot nord-øst, var hellingen på fjellsiden slakkere, men passet var på det trangeste her, og med den kursen han nå holdt skulle han ikke ha mange

sekundene å gå på før han traff fjellsiden. Han forsøkte å legge flyet over igjen, men det nektet å lystre rorene.

Han hadde gjenvunnet balansen igjen nå og det voldsomme vindpresset ovenfra hadde avtatt, men han greidde ikke å rette flyet opp. Og grunnen var ikke bare at forkantene på ror og vinger var dekket med is.

Han hadde ikke motorkraft.

I de sekundene som var gått siden williwaw'en kastet seg over flyet, hadde motoren dødd ut. Han hadde flytefart ennå, men han kunne ikke ta flyet helt ned til dalføret i glideflukt. Det var såvidt han hadde kunnet manøvrere det med full motor. Han hadde ikke høyde til det . . .

Han fikk høyde like plutselig og like overraskende som han hadde tapt høyde noen sekunder før. En kraftig oppdrift grep tak i flyet og slynget det oppover. Ted Ross ble presset ned i setet. Flyet skalv i alle sammenføyninger.

Hvis jeg hadde hatt full last nå, tenkte han, ville vingene ha foldet seg sammen over hodet mitt.

Han regnet ut hvor oppdriften kom fra. Den skyldtes luftmassene som presset på mot fjellsidene i passets nordøstlige retning. Viseren på høydemåleren beveget seg oppover igjen. 2500 meter . . . 3000 . . . 3500 . . .

Svetten strømmet ned fra pannen hans. Hendene som grep krampaktig om spaken var følelsesløse. Blikket var naglet til instrumentene. Turtallsmåleren viste tomgang. Han trakk gasshåndtaket tilbake. Fartsmåleren viste knappe 90 kilometer i timen. Han stirret på viseren som krøp lengre og lengre ned mot den kri-

tiske grensen, grensen for flytefarten. Han satt et øyeblikk maktesløs og rådvill, lammet av de voldsomme kreftene som var i arbeide omkring ham og som hadde tatt kontrollen over flyet fra ham. Så tok han seg plutselig sammen og skjøv spaken forover. Fairchilden rugget på seg i noen sekunder, som om den nølte med å lystre ror. Så satte den plutselig snuten nedover.

Ted Ross holdt flyet i et nesten vertikalt stup til han var kommet ned på 2500 meter. Farten øket til 180 kilometer i timen. Da han rettet flyet opp igjen og la det over i en venstre sving følte han at han hadde gjenvunnet noe av kontrollen. Hvis han bare kunne holde stor nok fart lystret flyet rorene. Men fart kostet høyde. Hvis han holdt en slik glidebane ville han tape kontrollen igjen.

Han måtte bruke oppdriften så lenge han hadde den. Han forsøkte å danne seg et bilde av konturene i terrenget og sammenlignet det med kartet. Han skulle være ute av S-svingen, men hvis ikke vinden hadde forandret retning skulle vindpresset mot passets nordside gi ham oppdrift helt til han kom ut over dalen.

Ted Ross var vant til å bruke oppdriften når han fløy i fjellene om våren. Når vårsolen varmet opp snemassene langs fjellsidene, steg en termisk oppdrift opp fra terrenget, en oppdrift som kunne bli så kraftig at en dreven flyver kunne holde full fart på halv motor over lange strekninger. Ted Ross hadde spart mange hundre liter bensin på disse oppdriftene i årenes løp, og han hadde vennet seg til å registrere styrken og retningen ved å føle seg frem. Han følte med flyet, og hver gang

han merket at luftmassene grep tak i det nedenfra og løftet det opp, dan- net han seg et bilde av luftstrømmens hastighet og volum, og beskaffenheten på terrenget som strømmen steg opp fra.

Tåken var like tett omkring ham, men den hadde forandret farve. Nå var den skittengrå, med enkelte hvite, ullne dotter inniblant. Temperaturen lå omkring nullpunktet, men iskaken på vingene vokste i tykkelse allikevel. Og den ville vokse så lenge han fløy i tåken.

VII

Redningen.

Han holdt farten såvidt over 140 kilometer i timen og styrte etter styrken i oppdriften. Hver gang han kjente at luftmassene grep kraftigere tak i flyet, visste han at han var kommet for nær fjellsidene, og da la han flyet over til venstre og lirket forsiktig med spaken til han lå på grensen av den farten han måtte ha for å få styring på flyet.

Men for hvert minutt som gikk ble flyet tyngre på rorene og til slutt var det vanskelig å beholde full kontroll selv når han holdt nærmere 180 i timen.

Han strøk svetten av pannen. Han måtte ta en bestemmelse nå. Det var minutter om å gjøre. Han kunne sette flyet ned i et siste stup og flate ut når han trodde han var ved bunnen av passet, eller han kunne la det flyte viljeløst ned mot fjellsiden med 80-90 i timen og ta sjansen på at han crashet i en skråning . . .

Han hadde ikke rukket å tenke tanken ut før tåken plutselig oppløste seg. Den bleke vårsolen brøt gjen-

nom de drivende, skittengrå flakene og skar ham i øynene. Rett foran ham lå åpningen av passet, med dalføret som ble bredere og bredere, jevnere og flatere for hver kilometer.

Han rettet seg i setet. Ennå hadde han femten hundre meter å gå på, og nå kunne han se!

Han fløy gjennom den trange åpningen av passet i knappe to hundre meters høyde og med 190 kilometer i timen. Motoren var sten død, men han holdt snuten på flyet nede til han hadde passert de steile, truende fjellsidene. Så trakk han spaken tilbake og tok peiling på den første og beste flaten foran seg.

Han var heldig. Under en moréne løp det en svak skrånende slette på tre hundre meter og for enden av sletten lå det en tre-fire meter høy, løs snedrive. Han satte flyet ned midt på sletten med 80 kilometer i timen. Det skle halvt sidelengs, som en krabbe, men understellet holdt og flyet lystret sideror. Han kjørte rett mot snedriften og trakk spaken tilbake for å tvinge haleskien ned i sneen og bremse farten.

Da flyet kjørte inn i snedriften ble han slengt fremover mot frontruten, men han kunne jublet høyt i dette øyeblikket. Forparten av skroget boret seg inn i den løse sneen, helt til vingefestene, men Ted Ross visste at flyet hadde tålt påkjenningen uten å ta skade.

Han reiste seg fra setet og strøk svetten av pannen. Jackson lå med halvt lukkede øyne og stønnet svakt. Ted Ross bøyde seg ned og tok opp en av flaskene med Blalock-brygget, slo korken ut med et eneste slag, og la seg på kne ved siden av Jackson.

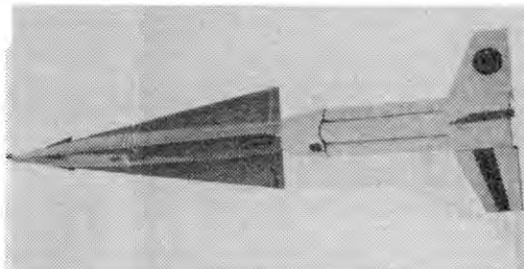
(Forts. s. 24)



1



2



3



4

PREMIENE

Følgende premier deles ut til de beste i konkurransen, eventuelt etter trekning blant de riktige, innsendte løsninger:

1. premie:
FLYGERUR, herre-kronograf-ur m/ stoppeklokke, 17 jewels, verdi kr. 235,-. Eller dame super-sportsur.
2. premie:
Ett innbundet eksemplar av boken «FLY FOR LIVET».
3. premie:
Ett modellfly-byggesett av typen «Esa».
- 4.-8. premie:
Tro-kopi byggesett i plastikk av typen «SPITFIRE».
- 8.-10. premie:
Samlepermer for LUFTENS HELTER.

Premievinnerne blir underrettet pr. brev umiddelbart etter trekningen 7. januar. Resultatet blir forøvrig gjengitt i bladet.

BILLED-KONKURRANSE:

I denne store konkurransen innbyr vi alle lesere til å delta. Oppgaven denne gang er å gi navnene, på de åtte fly og flyvere som er avbildet på disse to sidene.

Bildene er slik anbrakt at siste bokstav i løsningen på et bilde gir første bokstav i løsningen på neste bilde. (Siste bokstav i navnet på flyet i bilde 1 er første bokstav i navnet på flyveren i bilde 2, etc.)

Følgende stikk-ord hjelper deg kanskje på gli: — Fly for livet — komfyrr — wildcat — Piper — pil — Kom nord med meg — forsvarsvåpen — snart en veteran. (Rekkefølgen er ikke den riktige.)

Alle svar må være oss i hende senest 7. januar. Lykke til!

DELTAGER-KUPONG

Skriv hva bildene forestiller på denne kupongen. (Vil du ikke klippe i bladet så lav din egen kupong, men merket nederst til høyre på siden, BKIII, må legges ved. Bildene forestiller:

- | | |
|---------|---------|
| 1 | 5 |
| 2 | 6 |
| 3 | 7 |
| 4 | 8 |

Navn Alder

Adresse

Send kupongen til LUFTENS HELTER, Oslo 18, i n n e n 7. januar.

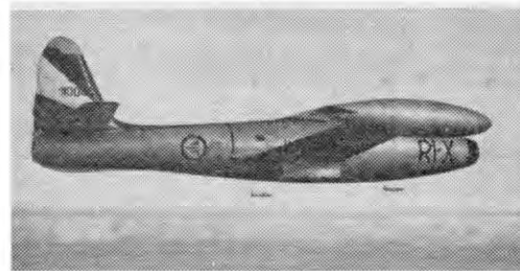
5



6



7



8



OMKAPP MED DØDEN

(Forts. fra s. 12)

— Drikk, sa han. — Dette døyver smertene dine en stund.

Jackson slo øynene opp. Ted Ross satte flasken for munnen hans og lot ham svelge noen kraftige drammer. Jackson hostet og spyttet, men etter et par drammer til begynte farven å vende tilbake til kinnene hans.

— Ta deg en støyt selv, gutten min, mumlet Jackson. — Jeg tror du trenger det.

Blalock-brygget smakte tran og gamle kalosjer, som vanlig, men det fikk blodet til å strømme hurtigere gjennom årene. Ted åpnet kabin-døren og hoppet ut i den løse sneen. Han hadde en jobb foran seg nå, en av de hardeste jobbene han hadde hatt i de årene han hadde arbeidet i Alaska. Han visste ikke om han greidde å fullføre den, men han ville forsøke.

Han fant frem en firskåren talje fra bagasjerummet, slo en stropp om en flyttblokk ved utløpet av moréne, og trakk flyet baklengs ut fra sne-driven. Etterpå fjernet han motorskjoldet og begynte å skru ut pluggene. Han var ikke i tvil om hvor tenningsfeilen lå, men han gikk ut fra at det var pluggene det gikk ut over i første omgang. Det var sotete plugg som hadde fått motoren til å dø ut, ikke de sporadiske feilslagene.

Da han fikk ut den første pluggen så han at denne teorien hans var riktig. Tenningsgapet var dekket av et tykt lag med sot. Han skrudde ut plugg for plugg, rensset dem og satte dem på plass igjen. Da han hadde fått motorskjoldet på plass, begynte han å hakke løs isen fra vingene og

rorene. Den kom av i store flak, som buede speilglassruter.

Det var blitt kaldere, og for sikkerhets skyld tømte han oljen av motoren. Han ville ikke ta sjansen på at den stivnet mens han fjernet isbelegget. Han arbeidet på spreng, og da mørket falt på hadde han fått flyet startklart.

Han hentet primusen fra bagasjerummet, fyrte den opp, la asbest-platen over flammen, og satte kannen med den stive oljen på platen. Etterpå gikk han inn og satte seg ved siden av Jackson.

Grube-eieren hadde frisknet til nå. De verste smertene hadde gitt seg etter at han hadde fått ligge i ro noen timer, og etter at Blalock-brygget hadde fått gjøre sin virkning. Han tok den tente sigaretten Ted rakte ham.

— Si meg en ting, gutten min, sa han, — åssen i helsikke greidde du og ta deg frem gjennom passet i den tette tåken?

Ted Ross forklarte ham om manøvreringen av flyet gjennom willow'en og den voldsomme oppdriften på den andre siden av passet. Han fortalte ham om tennings-feilen i motoren, om isbelegget og glide-flukten gjennom passet, om de få holdepunktene han hadde hatt for navigeringen, og om sjokket da han oppdaget at motoren hadde dødd ut for ham mens det gikk verst på.

Jackson lå med halvt lukkede øyne og lyttet. Han var gammel Alaskamann. Han hadde opplevet to glansperioder i gullgravningen heroppe, og hadde klart seg gjennom to nedgangsperioder. Alt som dreiet seg om Alaska, om grubedrift og næringsliv forøvrig, om de store mulighetene

som de nye kommunikasjonsmidlene åpnet, alt dette var hellig for Jackson og han kunne ikke høre nok om det.

— Si meg en ting, sa han plutselig. — Jeg har lest om de nye flyene de bygger i Statene nå, frakttfly som tar et tonn og mere, og som er utstyrt med radio-sendere og mottagere, skulle ikke dette være noe for deg, Ted?

Ted Ross sukket tungt og reiste seg. — Bellanca, mumlet han.

Han klatret ned fra kabinen og gikk bort til primusen. Oljen var varm nå. Og flyet var startklart. Det var begynt å mørkne, men han hadde landingslys. Takket være Mike Ferrer, hadde han landingslys igjen, og nå skulle han få bruk for dem . . .

Han kjørte flyet frem og tilbake over sletten til han hadde fått en brukelig startbane. Fairchilden brukte knappe to hundre meter for å komme på vingene, og Ted Ross gikk opp i to tusen meters høyde for å være på den sikre siden. Motoren slo ikke et feilslag før han så lys-skjæret fra Valdez, og da hadde han fremdeles høyde nok til å gli ned på plassen. Men motoren holdt. Den ruslet og gikk mens han kretset over byen for å få folk til å tenne opp markeringslysene på flyplassen og den hostet og gikk mens han satte flyet ned på plassen og takset bort til skuret. Det tok en stund før de fikk sendt bud etter en slede som kunne kjøre Jackson til hospitalet, men i mellomtiden holdt Jackson de verste smertene unna ved hjelp av Blalock-brygget.

Han hadde litt av hvert å snakke med Ted Ross om også, en fast kontrakt om transport av proviant og utstyr til Jackson-grubene, og transport av høyverdig kis tilbake til Valdez. Nå, som gullkursen hadde steget kunne han godt tenke seg å bla opp et lite forskudd også.

Hvor meget var det denne Bellancaen kostet?

Ti tusen dollars kontant?

Vel, en mann som nettopp hadde fått visshet for at han slapp å amputere et ben, som var blitt spart for ukelange lidelser, kanskje med døden som utgang, en mann som dessuten hadde stående ti ganger ti tusen dollars i banken i Fairbanks, en slik mann skulle vel være troendes til å bla opp disse skarve dalerne hvis det trengtes . . .

Ted Ross var på vingene før dagen grydde. Han måtte nå frem til Seward før Mike Ferrer hadde fått søvnen ut av øynene. Han skulle trekke ham ut av sengen, klaske ham på ryggen og helle en halv flaske Blalock-brygg i ham på fastende hjerte. Og når Mike begynte å bære seg og blåse i barten skulle han få høre om telegrammet som var sendt fra Valdez midt på natten til en fly-fabrikk i Statene, om pengene som ble overført fra Fairbanks, og om den turen han og Mike skulle ta sydover når våren kom, for å hente hjem en splitter ny, skinnende blank Bellanca.

SLUTT

Hovedfortellingen i neste nummer har titelen «TI MOT EN» og handler om en taper flyvers kamp mot overmakten. Salgsdag er onsdag 7. januar.



LUFTPOST

Si oss

Deres mening!

— og vinn et vakkert reiseur

Fyll ut kupongen under (vil du ikke klippe i bladet, så skriv svar, navn og adresse på et løst ark) så får vi din mening om dette andre spørsmålet — og du får chansen til å vinne reiseuret.

Spørsmål II:

(stryk det som ikke passer)

Jeg foretrekker - en lang hovedfortelling som hittil/flere korte fortellinger.

Navn

Alder

Adresse

Send denne kupongen til LUF-
TENS HELTER, Oslo 18, innen
7. januar 1959.

3 200 kilometer i timen.

Amerikas nyeste jagerfly, North American F-108, som nu er under utvikling, vil kunne nå en hastighet av omkring 3 200 km/t. Jageren er ment anvendt mot fiendtlige fly og raketter.

Lyd-demperne greidde det.

Inntil en måned før åpningen av Pan-Americans jet-flyrute over Atlanteren (26. okt.) var det uvist om myndighetene ville tillate Boeing 707 å benytte Idlewild, flyplassen som har 60 % av trafikken til og fra Amerika. Grunn: larm.

Støy-problemet var ikke nytt. Boeing hadde arbeidet hardt med lydempere for jetmotorene og i september fant de endelig løsningen. De nye lyd-demperne skar lyden ned til under garantert nivå, slik at den faktisk var svakere enn for vanlige passasjerfly med stempelmotorer. Himmelhøyden var ganske enkelt å bryte ned utblåsningen — eller støyen om man vil — fra ett stort utblåsningsrør til 21 mindre. Istedenfor en kraftig lyd fikk man da 21 mindre, som tilsammen målte «normale» 102 decibel. I effektivitet betydde dette 2 % mindre skyvekraft fra motorene (mot 20 % for tidligere lydempere) og 2 % større brenselsforbruk.

Hvor er russerne?

Etter at amerikanerne den 11. oktober har skutt ut sin Pioner, som til tross for feil nådde opp i hele 126,592 kilometer av de ca. 380 000 kilometerne til månen, er det rimelig å spørre: Hvor er russerne? Med sine Sputniker skulle man tro at de ville være kommet like langt også på måneraketfeltet.

Vanligvis regnes Sputnik-systemet å være en god del kraftigere enn amerikanernes Vanguard- og Jupiter-systemer. Under henvisning til de høye krav til presisjon for måneraketter er det nærliggende å anta at russerne ikke er i besittelse av tilstrekkelig pålitelig elektronisk kontrollutstyr, hverken for kursopplegget eller for en korrekt avfyringsrytme for de enkelte trinn. Amerikanernes overlegenhet på området fin-instrumenter er sannsynligvis hovedgrunnen til at de nu er først på vei til månen.

Fallskjermen hang fast i flyet.

Da den 21-årige franske fallskjerm-soldaten Daniel Minne nylig skulle foreta et treningshopp, førte suget fra propellene til at fallskjermen hengt seg opp i halen på flyet. Og der hang han.

Flyveren forsøkte de mest halsbrekkende manøvre for å løsne skjermen. Han svingte og stupte, han endog loopet den store maskinen. Kameratene prøvde å fri skjermen med en hake. Et helikopter ble tilkalt, men greidde ikke å holde følge. Alt var forgjeves.

Til slutt ble flyveren nødt til å ta flyet ned — med Minne hengende

FLYBILDENE:

I dette nummer bringer LUFTEHS HELTER det første av en serie flotte, farvelagte flybilder, som i nummerne fremover vil følge bladet som bilag — GRATIS.

Flyet denne gang er De Havilland Comet IV — det første jetpassasjerfly i fast rute over Atlanteren. I neste nummer kommer verdens hurtigste jet-bombefly B-58 Hustler.

Vil du ha fler av disse fine bildene, så kjøp Detektiv-magasinet i ukene mellom hvert nytt nummer av Luftens Helter. Således vil du — før neste nummer av L. H. (Nr. 1 - 1959) - finne andre bilder i følgende nummer av Detektiv-magasinet: nr. 50 (salgsdag 10. des.), nr. 51 (salgsdag 17. des.), nr. 52 (salgsdag 22. des.), nr. 1 (salgsdag 31. des.).

Nr. 6 i serien kommer så i L. H. nr. 1 (1959) — salgsdag 7. januar, og er som nevnt bildet av HUSTLER.

Samle på FLYBILDENE! Som du ser er de beregnet på innsetning i samlemapper. Disse mappene skal vi komme tilbake til i neste nummer.

etter. Han greidde det på en tredjedel av vanlig landingsbane. — Og Minne? Han lever i beste velgående til tross for sjokk og endel brannår.



„ZERO“

Den japanske jageren var et farlig våpen . . .

Den første store og uhyggelige overraskelsen U.S.A. fikk fra Japan var overfallet på Pearl Harbour den 7. desember 1942. Den andre overraskelsen var Mitsubishi A6M Type O, det fantastisk hurtige jagerflyet. Det var det amerikanske etterrettingsvesen som ga det navnet «Zero» av den enkle grunn at japanske navn var så vanskelig å uttale og kunne misforståes i radioen. «Zero» betyr som bekjent null. Men dette flyet var sannelig ikke et null, det var heller ikke det amerikanerne mente da de døpte det. Men rett og slett fordi det siste i typebetegnelsen var O.

Amerikanske eksperter og forståelse hadde lullet seg inn i den fagre drømmen at Japan ikke eide ett eneste fly som kunne kalles for høyverdig. Toppen var modell 1930 med fast understell, fly som subbet avsted med rundt et par hundre kilometer i timen. Men, over Pearl Harbour fikk de fort revidert sin oppfatning.

Den første amerikaner som kom i kamp med en Zero var løytnant George Whiteman. Han var en av de syv jagerflyverne som kom på

vingene da japsen gikk til angrep. Det møtet kostet ham livet. Og det kostet mange, svært mange allierte flyvere livet før de fant den riktige taktikken som kunne ta knekken på den surrende lille djevelen. De allierte flyvere stod overfor samme problem som tyskerne med Messerschmitt 109 i forholdet til Spitfire-jageren.

Det var uhyre vanskelig å slåss med Zero'en.

R.A.F. sendte en avdeling Spitfire IX A til Darwin i Australia. Avdelingen stod under kommando av den berømte «Killer» Caldwell og de andre karene var rutinerne kampflyvere som hadde kjempet mang en drabelig kamp mot tyskerne.

Det var en velutstyrt ving som landet i Darwin, egen radarkontroll hadde engelskmennene med seg også. Spit-kara ville ikke høre på advarsler. De skulle nok vise hvordan man plukket ned Zero'er.

Anledningen lot ikke vente lenge på seg. Den 2. mai 1943 gikk 21 japanske bombefly til angrep på Darwin. Som eskorte hadde de 32 Zero'er. 32 Spitfire-jagere ble ledet fint i angrepsposisjon av den engelske radarkontroll og så brakket de sammen. Da det hele var over hadde englerne tapt 13 Spitfires. Japarnes tap var et bombefly og fem Zero'er.

Den 30. juni kom japanerne tilbake med 27 bombefly og med 30 Zero'er til dekning. Denne gang var resultatet litt bedre. Seks Spit'er gikk tapt av 41. Japanerne mistet åtte bombefly og to Zero'er. Denne gang hadde Spitfirene unngått jagerne mest mulig og tatt seg av bombeflyene.

Den riktige taktikken mot Zero'en var å holde seg utenfor skuddvidde og så stupe eller stige til angrep, det siste man skulle gjøre var å svinge i horisontalplanet, da tok Zero'en knekken på en. Hadde først de allierte flyvere fått prentet det inn i hodet, kunne de bruke sitt tunge fly til å få større fart. Unngikk de fristelsen å forsøke å utmanøvrere Zero'en, kunne de få ham på kornet. En kort serie var nok. Blink betydde alltid at Zero'en oppløste seg i sine enkelte faktorer.

Trass i all erfaring og råd ble de mest berømte allierte kampflyvere før eller siden skutt ned — en aldri så liten feilmanøvre var nok, en slik feil, ble alltid den siste en alliert flyver foretok overfor en Zero.

Topp-esset i Stillehavet, den berømte Tommy McGuire hadde selv tatt skalpen på 37 Zero'er, men han møtte sin skjebne i en annen Zero.

La oss ta med et eksempel på hvor fantastisk Zero'en var. En gang, det var i 1943, var McGuire på patrulje med fire Lightning P-38. De lå et par tusen fot over Negus da de oppdaget en kullsvart Zero. De fire Lightningene gikk øyeblikkelig i stup for å pulverisere den ensomme Zero'en. Zero'en tok det med ro og ventet til de var på skuddhold, med ett gjorde japaneren en brå venstre sving og plaserte seg bak McGuires nummer to. Den ene motoren ble skutt i brann. Og toeren ropte om hjelp. McGuire kom fresende. Zero'en gjorde en høyre sving som var krapp og åpnet ild. McGuires fly gikk opp i flammer . . . Så en loop av japaneren og så hadde han toeren som også gikk opp i flammer.

Nå hadde Zero'en skutt seg tom.

Den fortsatte å svinge mellom de to andre Lightningene. De forsøkte alt mulig for å få ram på den, men uten hell. Plutselig oppdaget de seks andre Zero'er som ville blande seg inn og de to Lightningene stakk av for fulle skafter . . .

Dette er vel nok til å vise at Zero'en var et fullverdig fly. En fryktet motstander selv om det satt en midtels god flyver bak stikka.

Hva var det som gjorde at denne Zero'en var slik en fremragende jager? La oss se litt på den.

Den typen som vi her har fortalt om tok av fra hangarskib.

En amerikaner har gitt en trefende beskrivelse av Zero'en. Han sa: Zero'en er et lett sportsfly med en motor på 1200 hk!

Det var noe nær sannheten. Uten last veide Zero'en 1800 kg. En Spitfire IX av samme størrelse veide 2950 kg med litt, nesten ubetydelig sterkere motor! Men med samme bevæpning.

Zero'en av 1942 klatret opp til 3000 meter i løpet av tre små minutter. Og stigningsvinkelen var hele 45 grader! De to amerikanske standardjagerne av 1944, altså bygget to år senere, P-47 G og P-38 G, måtte bruke et minutt lengere for å nå opp i samme høyde! Mustang P-51 klarte bare 100 km mer i timen, men da var Zero'en alt avløst av George-jageren, som freste avsted med over 600 km pr. time!

Hemmeligheten ved Zero-flyet lå vel i byggemåten. Man pleier jo å bygge et fly i forskjellige deler og så sette delene sammen. Japanerne bygget Zero'en i to deler: Motoren

cockpiten og forparten av flyet danner den første delen, den andre bestod av skroget og halepartiet. Disse to faste delene ble forbundet med hverandre med en ring med åtti nagler. På den måten sparte japanerne ca. 45 prosent av vekten! Zero'en tålte de mest utrolige påkjenninger når det gjaldt snittflyv-

JETFLY

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

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.

FLOTTE JULEKORT

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

K. T. GULBRANDSEN
Drammen.

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



RAZZIA

sigaretteneretui i browning format.

Til HAUCO import, Møllergaten 1 — Oslo

Navn:

Adresse:

ning. Vingespennet var på 10,35 meter, lengden var 9,15 meter. Og det hadde et vingereale på hele 21,75 kvadratmeter. Bevæpningen var to 20 mm Oerlikon-kanoner som var montert i vingene, 100 skudd i hver. To mitraljøser skjøt gjennom propellen. Under vingene var det faste slipp for to 60 kilos bomber. Den hadde tre bensintanker som hver tok 600 liter pluss en slippetank på 400 liter. Zero'en var den første jageren i verden som ble utstyrt med slippetank og det ekstra brennstoffet ga den en aksjonsradius på gode 500 km. Motoren hadde en 14 sylindret stjernemotor som utviklet fra 1020 til 1315 hk ved start. Zero'en kom opp i en fart på 550 km pr. time i 7000 meters høyde. Den var da utstyrt for landing på hangarskip med landingshaker og vannrette vingeskott, noe som selvsagt tynget betraktelig.

Men Zero'en hadde en meget alvorlig feil. De som konstruerte den tenkte bare på at den skulle feie all motstand vekk på et øyeblikk. Den var ikke utstyrt med skuddsikre bensintanker, heller ikke hadde flyveren ryggpanser. De var vel litt av en dødsfelle disse lynrappe Zero-flyene. Fikk Zero'en en fulltreffer eksploderte den og oppløste seg selv.

Den japanske hær hadde en spesialmodell av Zero'en. For å få den til å svinge bedre og fortære i horisontalplanet klippet de vingene, på samme måte som britene gjorde med sin Spitfire V-D! Denne modellen ble av amerikanerne kalt «Zeke».

Ja, det var litt om den berømte og fryktede «Zero» som nå er gått over i historien som så mange andre fly!



Av WILLY LEY

Hva er lydturen?

Snakk med en hvilken som helst unggutt som er interessert i flyvning, og han kan fortelle deg at man har klart å beseire «lydmuren», men at det neste, store problemet man står overfor i flyvninger med store hastigheter er «varmemuren». Det har han lest mange ganger i forskjellige aviser og tidsskrifter, men denne måten å si det på er så unøyaktig at den rett og slett ikke er riktig. Det er ikke nødvendig å «bryte» seg gjennom lydturen; den er ikke noen betongmur på himmelen, og varmemuren er ikke en mur, men noe langt annet.

I denne spalten forteller den berømte romfarts-pioneren Willy Ley om forholdene i rommet, om raketter og satellitter, romfart og flyvende tallerkner.

— Ja, men jeg bor like ved en flyplass, innvender mange når jeg sier dette, — og jeg kan høre jettflyene gå gjennom lydturen.

Før vi går videre, la oss raskt se på hva lydturen egentlig er. Ved havoverflaten ligger lydets hastighet på ca. 1230 km/t. Alt som går med større hastighet enn det, kalles *supersonisk*, alt som går saktere *subsonisk*. Hvis et fly går med halvparten av lydets hastighet, beveger luften seg etter et bestemt mønster over og under vingene på flyet. Hvis flyet går med 1½ ganger lydets hastighet beveger luften seg rundt vingene og rorene etter et annet mønster. Eksperter har funnet ut temmelig nøyaktig hvordan dette mønsteret seg ut, og kan overvinne vanskelighetene det skaper. Men hvis flyet har en hastighet som ligger nær lydets, utsettes det for begge mønstrene samtidig, og da oppstår det vanskeligheter. Man kan ikke vente at flyet skal oppføre seg skikkelig med et supersonisk mønster på oversiden av vingene og et subsonisk mønster på undersiden av høyderoret. Derfor må man unngå å fly akkurat med lydets hastighet; enten må man fly en god del hurtigere eller en god del saktere. Og om man må gjøre spranget fra subsonisk til supersonisk flyvning eller omvendt, går det bedre jo hurtigere spranget gjøres.

Det kommer nok en vanskelighet i tillegg, og det er at lydets hastighet ikke er den samme over alt. 12 km

oppe er den kanskje bare 1060 km/t. Lydens hastighet er avhengig av temperaturen i luften. Den er mindre i kald luft. Jo høyere man kommer, jo kaldere blir det, og dessuten blir luften tynnere. Det spiller imidlertid ingen rolle, det er bare temperaturen som har noen innvirkning.

Men hva med «smellet» man hører? Forklaringen er meget enkel. Hvis et subsonisk fly kommer mot deg, hører du at lyden det lager stiger gradvis, og bli størst når flyet er rett over. Men dersom det flyr like raskt som lyden det frembringer, slår all lyden samtidig mot trommehinnene dine. Selv om flyet går litt lang-

sommere enn lyden skjer det; det har altså ikke noe å gjøre med akkurat det øyeblikket da lydens hastighet passerer.

Hva er varmemuren?

Den såkalte «varmemuren» er en helt annen sak. Den er i virkeligheten ikke noen mur, for det er ingen kritisk hastighet eller høyde som skal passerer. Når luftmotstanden først begynner å varme opp flyet, øker varmeutviklingen jo hurtigere man flyr.

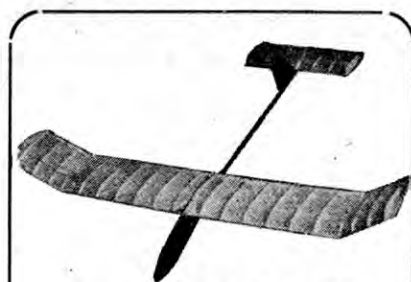
Man har regnet ut at et fly som

går med en fart av 1125 km/t ved havoverflaten vil bli varmet opp mellom 35 og 40 grader bare av luftmotstanden — altså til 35 grader mer enn temperaturen i luften. Til dette kan man så legge varmen fra solskinnet, varmeutviklingen fra motoren osv., og man vil forstå at det ikke bare blir ubehagelig varmt i cockpiten, men også en påkjenning på flyet.

Hvis man flyr med samme hastighet 11 000 m oppe, er vanskelighetene adskillig mindre. Temperaturen i luften er omtrent 40 grader lavere, og luften er tynnere, så motstanden blir mindre. (På den andre siden er skinnet fra solen sterkere.) Man kan altså unngå «varmemuren» ved å fly høyere, men når farten stiger vil den før eller senere dukke opp.

Løsningen på disse vanskelighetene er ikke funnet ennå. Særlig militærfly, som kan bli tvunget til å opptre i de største hastigheter i en hvilken som helst høyde, vil få vanskeligheter. For sivile transportfly fins det en enkel løsning: Kan flyene gå så høyt som 40 000 meter, vil ikke varmeutviklingen bli noe problem, selv ikke ved store hastigheter. I den høyden er nemlig luften så tynn at selv med en hastighet som er to ganger lydens vil varmeutviklingen være såvidt liten at man kan sikre seg mot den.

I neste nummer forteller rakettspesialisten Willy Ley om VEKTLØSHEITEN i rommet.



«Haien» - pris kr. 14.75

MODELLFLY

fra Erik Engelhardt-Olsen

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



SAMLEPERMER

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

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

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

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

DE SPØR- VI SVARER

1. Går det an å få i bladet flere nasjonalitetsmerker for fly, slik som i nr. 5 (25) mai 1957?
2. Foruten dette spørsmålet vil jeg gjerne vite hvor mange m² en fallskjerm må være for å føre flygeren uskadd til jorden, og maksimum- og minimumshøyden for fallskjermutsprang.

Hilsen B. H., Sandefjord.

SVAR:

1. Vi får se på det.
2. Fallskjermens størrelse varierer fra 6,5 til 8,5 meter. Fallhastigheten vil ligge på ca. 5 1/2 meter i sekundet. Det vil svare til et fullt hopp fra en høyde på 2 m. Med de nye Martin Baker seter og skjermmer kan flyveren skyte seg ut fra bakken bare farten er over 175 km/t. I store høyder som 10-12 000 meter vil flyveren forfryse seg. Skjermen er derfor slik regulert at den først åpner seg i høyder med tåelig temperatur.

Hvor mye tjener en flytekniker i det sivile med følgende utdanning: Realskole, Flyvåpnets tekniske skole (Flymekanikerkurs, Flytypekurs, spesialistkurs)?

S. H.

SVAR:

En flymaskinist i SAS vil etter opplæring på de flytyper man der bruker kunne tjene fra 19 000 til 30 000 kroner, alt etter hvor lenge han har tjenestegjort.

1. Skal Luftens Helter lage et blad med innhold som månedens fly eller lignende?
2. Kan ikke Luftens Helter sette opp samleserier med flybilleder som leserne kan få kjøpe?
3. Kan Luftens Helter si meg hvilket sjøfly som fløy ruten Bergen-Stavanger i 1952-53, og kan jeg få noen data om det?
4. Jeg har sett i et nummer av L. H. at det svenske fly «Draken» har betegnelsen Saab 210, men i flere andre nummer står det Saab J-35. Hva er den rette betegnelsen?
Øystein Holgersen, Stavanger.

SVAR:

1. Vi får se.
2. Vi begynner i dette nr. — bildene følger som bilag gratis.
3. Short Sealand. Det er en liten to-motors amfibieflybåt som tar fra 5 til 10 passasjerer alt etter utstyret. Den fløy første gang i 1948. Den har to D. H. Gipsy Queen 70-3 motorer hver på 340 HK. Propellene kan reguleres og reversjeres. Største hastighet 298 km/t. Marsjhastighet 283 km/t. Landingshastighet på vann 131 km/t. Tjenestehøyde 6 340 m. Rekkevidden

varierer alt etter last/brennstoff fra 758 km til 956 km. Vingespenn 18,75 m, lengde 12,84 m, høyde 4,57 m. Totalvekt 4.130 kg.

4. SAAB J-35 er den korrekte betegnelsen for Draken.

1. Eg vil gjerne veta om man kan verta jettflygar når ein har briller?
Ø. N. - Bryne.

SVAR:

1. Nei, man kan ikke bli militærflyver med briller.

1. Hva er den mest hensiktsmessige form for et fly når det er oppe i en fart av Mach 1? Mach 2?
2. Finnes det flybåter og sjøfly drevet av jetkraft?
T. N. T. Ålesund.

SVAR:

1. Den mest hensiktsmessige form for fly med hastighet på Mach 1 og over er den form som gir den minste luftmotstand. Spørsmålet er altfor omfattende til en fyldigere besvarelse her.
2. Ja, men vesentlig forsøksfly som Saunders-Roe SR/A1 en-seters jettflybåt og Convair XF2Y-1 Sea Dart.

1. Jeg har en treplansskisse av et jagerfly, og det eneste jeg vet om det, er at det heter George II. Klarer dere å finne ut for meg hvem som har bygd det, toppfart, bevæpning, størrelse osv?
2. Jeg har lest om et jagerfly, Manta-jageren, fra 2. verdenskrig, propell i halen og bygd

av Manta Aircraft. Kan jeg få samme opplysninger om det? Kom flyet noen gang i serieproduksjon?

3. Eksisterer flyfabrikken Curtiss, Brewster og Manta?
4. Jeg er svært interessert i treplanskisser. Kunne det ikke komme flere slike, en av flyet i hovedfortellingen, og et par som leserne ønsket i hvert nummer?

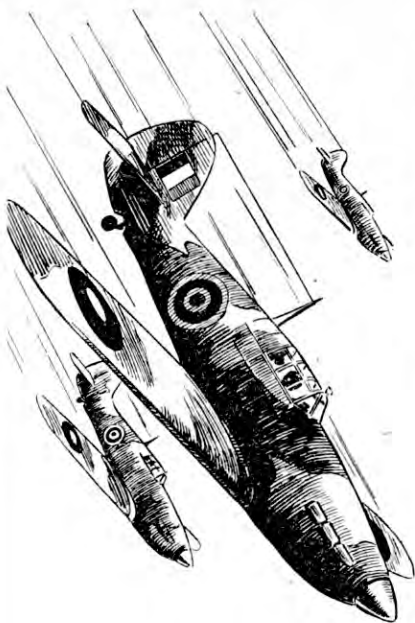
SVAR:

1. Kawaniske «George II» er en en-seter japansk jager fra siste krig. Den hadde en NAKAJIMA HOMARE motor på 2000 HK. Maks.hastigheten var 640 km/t. Bestykningen besto av 4 20 mm kanoner i vingene og to 7,7 mm maskinkanoner i kroppen. Vingspenn 12 m, lengde 8,9 m.
2. Manta-jageren kjenner vi ikke.
3. Ja, Curtiss og Brewster.

1. Hva slags utdanning må en ha for å bli helikopterfører?
2. Hvor mange helikoptere er det i Norge?
3. Må en ha jagerflyutdanning for å bli sivilflyger?
4. I tilfelle ikke, hva slags utdanning?
Hilsen D. F.

SVAR:

1. For utdannelsen gjennom Flyvåpnet kreves realskole.
2. Ca. 15 stk.
3. Nei.
4. Sivilsertifikat for småfly kan man få som medlem av Norsk Aero Klubb eller ved andre private flyskoler som Widerøes Flyselskap eller Thor Solberg. Noen spesiell forutdanning forlanges ikke.



«FLY FOR LIVET»

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

Kjøp den og Les den!

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.

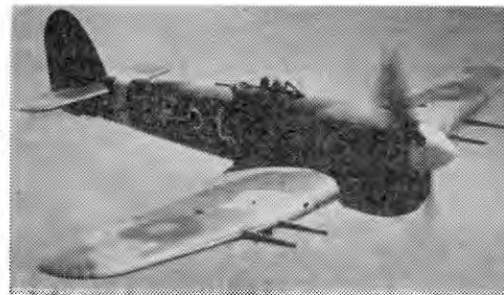
Navn

Adresse

Send kupongen til BLADKOMPANIET
Oslo 18.



BLADKOMPANIET



Dette er tredje og siste artikkel 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

Etter at «Bea» Beamont og Alec Ingle hadde ledet 609. Squadron hørtes det usannsynlig ut at avdelingen nok en gang skulle få en sjef av toppklasse, men likevel fikk den det. Det var Pat Thornton-Brown, den mest charmerende og omtenkssomme mann jeg noen gang har kjent. Man måtte likefrem like ham. Det var også usannsynlig at en enslig engelsk jagerskvadron fortsatt skulle kunne planlegge sine egne aksjoner, nå da den anglo-amerikanske luftoffensiven arbeidet med henblikk på invasjonen året etter. Men det skjedde også.

Vi ble sendt til Lympne, en liten flyplass på kysten nær Folkestone. Briefing-rommet lå i en sjø av gjørme, men fra messen kunne man se lysglimtene fra granatene og bombene ved Boulogne.

Ordrene var de samme. Vi skulle holde oss i defensiv beredskap, beskytte allierte sjøkrefter i Kanalen, eskortere amerikanske bombefly og av og til til og med redde en og annen Liberator som hadde fløyet seg vill over Bretagne. Men det defensive slaget var vunnet, eskorteringsturene var ensformige, og da en Liberator holdt på å gå utenfor

Ennå en gang får 609. en ny sjef – og han stod ikke tilbake for sine forgjengere . . .

landingsstripa idet den gikk ned, sa Pat: Det er dårlige greier når jagerne må navigere for bomberne!

Som sine forgjengere hadde han sine egne ideer. Fritiden ble brukt til å trene flyverne i virkelig lav-flyvning, han ba om ekstra store drop-tanker, og ba meg skaffe alle de opplysninger som fantes om tyske flyplasser langt inne i Frankrike. Det var ikke mange opplysninger vi hadde. Ideen var at vi skulle angripe fiendens bomber-, nattjager- og treningsflyplasser, som hittil hadde ligget utenfor de engelske jagernes rekkevidde.

PAT FÅR SIN VILJE

Det var ikke så lett å gjennomføre. Flyenes tjenestedyktighet var fremdeles lav, gruppe- og jagerkommandoen stilte seg tvilsomme til planene hans, og store drop-tanker var det nesten umulig å få tak i. Til slutt oppnådde Pat å få to par, og den 28. august dro han sammen med Johnny Baldwin, som nå var flightleder, ut på operasjon «Ranger No. 1». Målet var fiendtlige flystyrker syd for Paris.

De nådde et område ingen britiske jagere hadde fløyet over før dem, etter å ha gått så lavt at de kunne lese skriften på veiskiltene. Men de ble angrepet, og denne gang var ikke luftkampen over Margate, men på den gale siden av Paris. Da han kom tilbake, sendte Pat følgende telegram til sjefen for 11. jagergruppe, viseflymarsjall Hill: «*Jfr. vår samtale ved tebordet på Lympne 26. aug. vedrørende langtrekkende Typhoon-operasjoner, to FW 190*

ødelagt av 609. Squadron i ettermiddag».

To dager senere fløy en kanadier, Reahil, og en belgier, Detal, helt til Laon flyplass, og enda de ble truffet av luftvernet vendte de tilbake etter å ha ødelagt en Me 110 og en Ju 52 på bakken, med et fly til av hver type antagelig ødelagt. Dette var aldri skjedd før; et «Eldorado» var oppdaget. Gruppen ble interessert, og på dens forespørsel laget skvadronen en oversikt over hvor lenge og hvor langt Typhoon'en kunne fly.

Men selve tankene glimret imidlertid med sitt fravær. I september måtte de få Typhoon'ene som var i brukbar stand bare konsentrere seg om en serie operasjoner i stor målestokk i forbindelse med en «invasjon», som imidlertid bare viste seg å være en kjempebløff for å prøve fiendens reaksjon. Hva 609.s aksjoner angikk, var reaksjonen lik null. I oktober startet «Ranger-aksjonen» igjen, og skvadronens fly gjorde alt mulig unntatt nettopp å lande på de tyske flyplassene som hittil hadde vært trygge. Da var fiendens reaksjon, i form av jagere og luftvern, ofte meget skarp.

Ved en anledning, da Baldwin befant seg på en skyfri himmel sydvest for Paris, ble han angrepet fra alle kanter av åtte Focke-Wulf, og han unnslopp bare etter å ha benyttet seg av all skjul og dekning han kunne finne på bakken! Og 4. oktober ble Baldwin, de Moulin, Geertz og Henrion overfalt av ikke mindre enn 24 Messerschmitt'er, men vendte hjem med en score på to Me 109 og en Me 110 ødelagt i luften, en Heinkel 111 ødelagt på bakken, og fire lokomotiver, en sle-

pebåt, tre elvebåter, to radiotårn og en bensinpumpe ødelagt eller skadet.

Nå var skvadronen kommet til et spennende punkt, for denne aksjonen brakte antallet nedskutte tyske fly opp i 199 siden krigen begynte i 1939. Det ble veddet stort om hvilken flyver som ville sørge for skvadronens 200. luftseier.

Den kom dagen etter, og vinneren var en engelskmann som senere skulle bli 609.'s siste sjef under krigen. Mannen var flyoffiser «Pinky» Stark, ledsaget av en tidligere amerikansk cowboy, Artis Ross, som nektet å gå over i det amerikanske flyvåpnet på tross av at lønnen der var atskillig bedre enn i RAF.

Syd for Soissons kom de til en flyplass hvor åtte Me 110 sto parkert i rad og rekke på bakken. Stark brente av en salve, og målet begynte straks å brenne mens bakke-mannskapene løp til alle kanter. Ross skjøt biter av et annet fly. Nå spilte luftvernet opp, og flyverne fant ut at dette ikke var noe blivende sted. Men et øyeblikk etter oppdaget de en Ju 88 en halv kilometers vei borte i 1000 meters høyde. Mens han lot jageren sin stige skarpt, satte Pinky etter den, og etter den første salven fra 250 meters hold begynte høyre motor å brenne. Junkeren satte nesen mot bakken, men i 150 meters høyde fikk føreren rettet den opp igjen. En ny salve fra 100 meters hold fikk det til å ryke av den andre motoren. Da Typhoon'en fór forbi over den, crashet 88'en i et skogholt og tok fyr. En av mannskapet fikk hoppet ut i fall-skjerm. Pinky selv suste gjennom en tretopp og importerte noe tømmer i radiatoren sin.

Men det var ikke stort han hadde vunnet med. Bare tyve minutter senere ødela den skarpøyde van Lierde en annen Ju 88 i luften og en tredje på bakken. Stark's 88 var den første av den typen som ble skutt ned siden skvadronen fikk sin 100. luftseier under Slaget om Storbritannia tre år før. Med tanke på den følgende feiring, som ble besøkt av 600 mennesker og kostet 7000 kroner, sendte jagerkommandoen et telegram, som fritok skvadronen for tjeneste dagen derpå «*inntil dens sjef bestemte at den var i stand til å tjenestegjøre igjen!*»!

Pat hadde fått sin vilje. Heretter holdt 609. Squadron sitt eget «krigsråd» i den falleferdige bondegården på Lympne, og sendte «Skjema D» til gruppen for godkjenning av kommende operasjoner. På det tidspunkt ble Johnny Baldwin (som etter sin død i Korea mange år senere ble tildelt USAs høyeste orden) forfremmet til sjef for en annen Typhoon-skvadron, nr. 198, som lå på Manston. Han fikk med seg mange erfarne flyvere fra 609., og de to skvadronene ble jagerkommandoens offisielle angrepsstyrke mot fjerne mål. I denne perioden ødela de to avdelingene alene flere tyske fly enn resten av jagerkommandoen tilsammen.

Den 4. desember, da de opererte sammen over Holland i skumringstiden, møtte de en hel *geschwader* med Dornier 217 bombe-fly, som var gått opp fra Eindhoven på et nattangrep mot London. Med Pat i spissen fór 609.'s fem Typhoons — det var alle fly de kunne få i luften den dagen — løs på dem, og luftkampene foregikk helt nede på runwayen midt

i et veritabelt uvær av luftverngranater. De fem engelske flyverne ødela ikke mindre enn syv tyskere. Pat, amerikaneren Ross og belgieren Deltal ødela to hver. 198. skvadron, som opererte oppe i luften, ødela fire til, og så forlot de Eindhoven som en rykende haug med ruiner av Dornier-bombere.

— Jeg takket skjebnen for at jeg ikke fløy den dagen! sa en Dornier-flyver som tilhørte denne avdelingen (KG 2) til meg etter krigen. Den samme mannen var med og bombet London noen uker senere, og måtte hoppe ut i fallskjerm.

CHARMEN BLIR BORTE

Fire dager før jul skjedde en tragedie. 609. Squadron hadde i oppdrag å eskortere amerikanske Marauder's på et bombetokt. Den hadde bare 6 brukbare fly, og da bomberne spredde seg i tre bokformasjoner over en mils avstand, var det eneste mulige å stasjonere to Typhoons ved hver formasjon. Så skjedde tragedien, som en følge av den sørgelige likheten mellom Typhoon og Focke-Wulf 190. Alle jagerne ble angrepet bakfra av en sverm amerikanske Thunderbolts, og alle kjenningssignaler var forgyeves. Amerikanerne traff sin landsmann Ross i begge vingene, og to flyvere vendte aldri tilbake — kanadieren Miller og skvadronsjefen, Pat Thornton-Brown. Det var typisk for Pat at det siste han sa over radioen var: Hvordan gikk det med Miller? Han tenkte ikke på seg selv. Noen dager senere ble det bekjentgjort at han var tildelt DFC. Hans hustru skulle komme til flyplassen dagen etter for å feire julen der.

Begge skvadronene var på Manston nå, og Johnny Wells kom tilbake til 609. for å overta kommandoen. I to måneder foregikk en vennlig rivalisering mellom de to Johnny'ene, som begge var støpt i samme form og dannet et ypperlig team. En måned på dagen etter det første vellykte Dornier-angrepet kom et nytt, da 609. ødela fire Dorniere i luften og to Dorniere og en Ju 88 C på bakken, og 198. skvadron ødela enda flere.

«Jeg har akkurat skutt ned en tysker!» skrot løytnant Davies over telefonen til sin kone.

«Javel, kjære,» var det lakoniske svar, «Baby har nettopp fått en tann!»

Den 30. januar 1944 nådde wingens score den måneden 43, da Charles de Moulin kalte meg opp personlig i radioen, mens han var midt i en luftkamp langt inne i Frankrike, for å kreve to ødelagte FW 190 — i tilfelle han ikke skulle vende tilbake!

Og så, i slutten av februar, endte det plutselig. Begge skvadronene ble endelig innlemmet i 2. taktiske jagerstyrke, og ble bare to av mange Typhoon-skvadroner som forbedret seg på sin del av den kommende invasjon; beskytning av bakkemål under Hærens ledelse. 609.'s individualitet var forsvunnet, slik som det vesle «krigsrådsrommet» og den personlige krigen skvadronen hadde ført. Det betegnet slutten av en æra som i seg selv hadde vært noe uvanlig, og som antagelig aldri vil komme igjen. På litt over et år hadde denne skvadronen mistet 22 flyvere!

TRETTE DFC'ER!

Men i denne perioden, da tyske fly vanligvis var sjeldne å se, hadde avdelingen ødelagt 77 fiendtlige fly pluss 9 antagelige, og hadde ødelagt eller skadet 148 lokomotiver, 42 skip, 69 forsyningsprammer og en masse andre bakkemål. Flyverne var tildelt en DSO, 13 DFC'er og to Bars!

En av de siste rapportene jeg mottok lød omtrent som følger. Belgieren Jaspis, som nå er flyver i Sabena flyselskap, rapporterte:

«Syd for Bryssel kaller jeg opp Smithy og sier jeg kommer hjem senere fordi jeg må se min forlovede. Smithy han sier OK og jeg kommer til huset vårt og jeg tar mange stup og jeg ser min mor og jeg tar mange

bilder av min mor og hun vinker med sine armer og motoren fusker. Jeg stiger og min motor hoster og min mor hun er kanskje meget bekymret fordi hun vet det er meg, ja. Så ser jeg et fly og det er en Ju 88 og jeg er meget opphisset. Men bare kameraet det virker for jeg skjelver på fingrene fordi min mor ser på og kanskje min forlovede, ja. Så skyter jeg og alle skuddene går pang-pang rett i 88'en til en bit faller av og jeg skyter igjen og høyre motor begynner å brenne og så den venstre motoren den eksploderer og tyskeren crasher på bakken med store flammer og hele tiden er det like ved huset vårt. Vær så snill å ikke si noe om dette, for jeg vil ikke noen skal vite om det, ja.»

Jo, det var slutten på en æra .

S L U T T

Ny serie i neste nummer:

Vi bomber i natt

Fra nr. 1, 1959 bringer Luitens Helter beretningen om et av krigens dristigste bombetokt — angrepet på Ruhr-demningene. Det er lederen for angrepet som forteller, nemlig: Wing Commander

GUY GIBSON, V.C., D.S.O. & Bar, D.F.C. & Bar.

Følg med fra begynnelsen i Gibsons fortelling. «En større kriger har England aldri fostret,» uttalte Luftmarskalk Harris om ham.

«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

Raca og Terno, som er gått i land på øen «Gamma», har funnet Flora's kamm i ruine- ne. De slutter seg til at Flora og Afelius er ført bort sjøveien, og at oberst Joto er unnsloppet. De avblåser angrepet, og imens fortsetter u-båten «GA-73» på sin vei gjennom minefeltet bort fra øen.

PLUTSELIG...LEGGER UBÅTEN SEG PÅ..



VI ER OPPDAGET! VI HAR INGEN CHANSE MOT FLY!

..BUNNEN INNE I UBÅTEN....



DE AUTOMATISKE MINE- DETEKTOREN VIRKER IKKE... JEG TØR IKKE FORTBETTE GJENNOM MINEFELTET UTEN DEM!



HVA SÅ? VI MÅ OPP I OVERVANNSTILLING FOR Å FÅ REPARERT DEM!



DETTE ER SLUTTEN, JOTO!



GLAGET ER TAPT! VI OVERGIR OSS, RACA!



KORT ETTER..... "GA-73" ER OPPDAGET.....



VIKTIG MELDING TIL ADMIRALEN..."GA-73" ER FUNNET!



RACA...MIN EGEN...NÙ ER MARERITTET OVER!

FLORA! ELSKEDE!

.... SLUTT

Bliv 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 Skolerekruiteringskontor,
Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.

FLYGER
SERVO