



LUFTENS HELTER

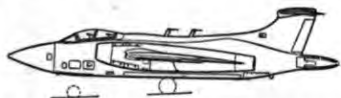
Finn
Arnesen:

TI MOT EN

Nr. 1 (45)
Kr. 1,-

GIBSON: «Vi bomber i natt»

Flybilde som bilag



N. A. 39

Produksjon: Blackburn & General Aircraft, Brough, England.

Type: Angrepsfly for hangarskip, beregnet på flyving i lav høyde.

Motor: To De Havilland Gyron Junior jetmotorer, hver på minst 3 170 kg skyvekraft.

Vekt: Ukjent.

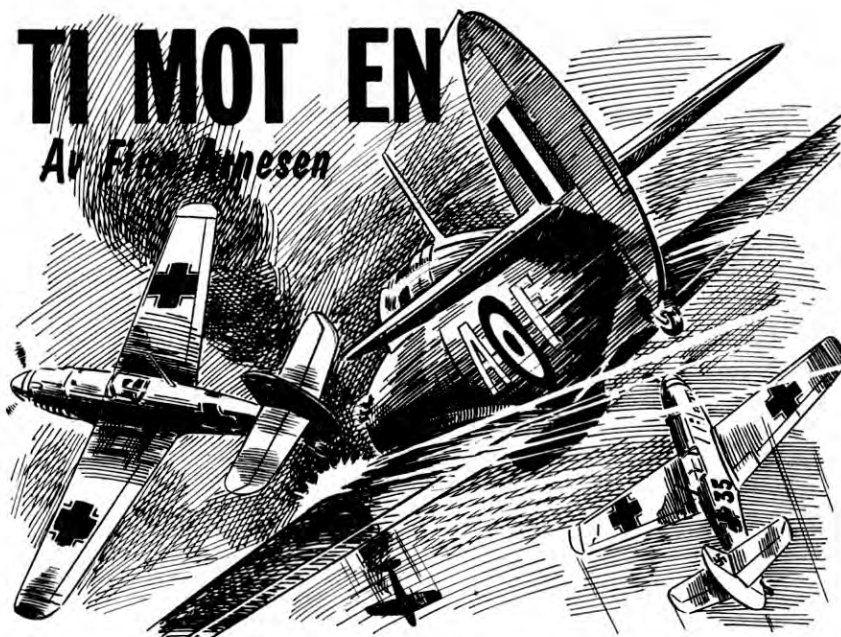
Marsjfart: Mach 0,9.

Rekkevidde: Over 1 000 kilometer.

Spenn, lengde og høyde: Ingen mål foreligger.

Andre opplysninger: N. A. 39, som fløy første gang i april 1958, ser ikke revolusjonerende ut ved første blick. Den er ikke bygd for hastigheter over Mach I, den er beregnet på angrep i lav høyde, hvor dagens hurtigere fly er ubrukelige, og på bruk fra hangarskip. N. A. 39 har besetning på to, utstyr til flyvning i all slags vær, plass for en rekke forskjellige våpen utvendig eller innvendig, bl. a. atomvåpen, bomber, raketter, anvender «area rule» og «boundary layer control». Det første i verden av sitt slag.

heter over Mach I, den er beregnet på angrep i lav høyde, hvor dagens hurtigere fly er ubrukelige, og på bruk fra hangarskip. N. A. 39 har besetning på to, utstyr til flyvning i all slags vær, plass for en rekke forskjellige våpen utvendig eller innvendig, bl. a. atomvåpen, bomber, raketter, anvender «area rule» og «boundary layer control». Det første i verden av sitt slag.



1. kapitel.

FOR STORE ODDS

Paul Richey løp over startbanen på den vesle feltflyplassen i Berry-aubac, mens han holdt på flyhjelmene og bante over en sten han hadde fått ned i den ene støvelen sin. Hurrice'ne sto klar, og mekanikeren hjalp ham opp i cockpiten. Richey startet motoren, og propelleren begynte å

gå rundt, først langsomt og med en klaprende lyd, og så hurtigere og hurtigere. Flightsjefen Johnny Walker tok av først, så kom Hilly Brown som fløy toer, og Richey, som var treer. Han svingte ut på stripa, og ga gass. Jagerflyet økte raskt farten, og snart etter var det på vingene. Han tok inn understellet, og la seg på venstre side av Brown, like bak Walker. Kilmartin og Soper kom opp

De sloss mot en fryktelig overmakt – men de sloss ikke forgjeves. . . .

bak dem, og dannet slutten på formasjonen. For full gass satte sveiten kurs for Reims.

De hadde sittet og spist frokost for noen minutter siden da det var kommet beskjed fra hovedkvarteret i Reims om at fem og førti Dornier-bombere var observert på vei til byen. Karene tenkte ikke på hvilke odds det ga dem, de bare kom seg på vingene så raskt som mulig. De var vant til å slåss mot overmakten.

Snart etter var de over Reims, men himmelen var tom. Ingen fiendtlige fly var å se, og i perfekt formasjon fløy karene i 1. Squadron frem og tilbake over den vakre gamle byen. Det skurret med ett i radioen.

— Fiendtlige fly over Sedan. De flyr i vestlig retning, og himmelen er full av dem!

— Roger! svarte Walker, og endret kurs. De andre fulgte etter, og i stor fart bar det nordover. Snart etter lå Sedan under dem.

— Banditter klokken ett, sa Walker, og Paul Richey hadde ingen vanskeligheter med å se dem. Han svor lavt for seg selv, og rynket beitenkt øyebrynene. Himmelen var virkelig full av dem! Han begynte å telle, og fant ut at det var tredivet Dornier 17, og de ble eskortert av femten Messerschmitt 110, som fløy parvis over formasjonene, klare til å kaste seg over eventuelle angripere. Tyskerne fløy i vestlig retning på tvers av de engelske jagerne. Fem Hurricanes mot 45 tyskere! Engelskmennene hadde bare en fordel — de hadde solen i ryggen. Walker vipet med vingene, og de andre kom nærmere innpå ham, slik at formasjonen ble tettere og mindre sårbar. De satte snuten til værs, for å komme

over tyskerne, og i 2000 meters høyde rettet de opp jagerne, og satte så nedover igjen. De var kommet bak tyskerne, som hadde oppdaget dem nå. Messerschmitt'ene fløy fortsatt parvis, og var klare til å motta de fem engelskmennene som så dumdristig styrtet seg mot dem.

Richey valgte seg ut en tysker, slik kameratene hans også gjorde. Han gikk til angrep på den bakerste Messerschmitt'en i et par som var inne i en skarp venstresving. Da tyskeren så Hurricane'en komme susende mot seg, brøt han formasjonen, og forsøkte å gjøre svingen enda krappere. Men Richey hadde fordelene av å være i stup, og ha større fart. Han fløy rett på tyskeren, og på kort avstand trykket han inn avtrekkerknappen. Maskinkanonene spydde ild, og granatene eksploderte rett i Messerschmitt'en. Biter av motordekslet og cockpithooden fór til alle kanter, og jagerflyet satte snuten nedover. En røkhale sto brått ut bak det, og det gikk i spinn. En stor hvit sopp bredte seg ut ved siden av flyet, som fortsatte sin ville dødsferd ned mot jorden. Med et voldsomt lysglimt og et smell som trengte helt opp til Richey eksploderte Messerschmitt'en midt ute på et jorde. Richey satte snuten på Hurricane'en til værs, og kastet et kjøpt blikk rundt seg. Han smilte fornøyd da han oppdaget fire Messerschmitt'er til på vei ned mot bakken under dem. Røk og ild sto ut fra dem alle, og en etter en crashet de ute på det samme jordet. Var det noen som snakket om odds? De hadde vært en mot ni — nå var de en mot åtte!

Han oppdaget tre tyskere i formasjon litt under seg og til høyre, og

de hadde kurs rett på ham. Richey bet tennene sammen, presset spaken forover, og stupte ned mot dem. Idet han passerte fyrte han en kort salve mot lederflyet, og så var han forbi, og satte rett opp mot himmelen igjen. Han hadde knapt fått rettet opp Hurricane'en igjen, da han oppdaget at han var kommet rett inn i løvens hule. Han var midt inne i en hel drøss med Messerschmitt'er! De lå over ham og under ham, foran ham og bak ham og på begge sider.

Richey kjente kaldsvetten sprette frem på pannen. Nå satt han fint i det! Men han mistet ikke besinelsen, på tross av at han visste chansene til å komme unna med livet i behold var ørsmå. Hjernen arbeidet kaldt og lynsnart. Han visste at Hurricane'en ikke var rask nok til at han kunne gå i stup og forsøke å komme seg vekk. Det ville bare bety at de hurtigere Messerschmitt'ene kom på halen av ham, og da var han helt sikkert ferdig. Han hadde bare én ting å gjøre, og det var noe tyskerne sikkert ikke ventet. Han måtte slåss!

Richey så en stripe sporlys fare forbi cockpiten, og gikk momentant inn i en krapp venstresving, så krapp at det knaket i flyskroget. Han svingte i 180 grader, så han kom ansikt til ansikt med tyskeren som hadde ligget på halen hans. Engelskmannen satte rett på ham for full motor, og da han fikk fienden i siktet presset han inn avtrekkerknappen. Maskinkanonene spyttet ut granater helt til de to jagerne var kloss på hverandre, så dro Richey brått spaken forover. Hurricane'en satte snuten ned, fór under tyskeren og så rett opp mot himmelen igjen.

Men selv om han hadde lurt en av motstanderne med denne manøveren, var de andre på ham med en gang. Tre Messerschmitt'er fikk ham under kryssild, mens de stupte ned mot ham fra hver sin kant. Lynsnart føk Richey rett på dem, dro spaken akterover, og seilte opp mot himmelen over dem. — Gud skje lov at de skyter så dårlig som de gjør, tenkte han. Riktignok hadde endel kuler og granater slått inn i Hurricane'en, men forbløffende få likevel.

Richey skvatt til da det høye motorhvinet som kjennetegner et fly i stup nådde inn i cockpiten til ham. En Messerschmitt kom stupende mot ham fra høyre, passerte ham, og så dro føreren spaken bakover, og tyskeren kom opp mot ham undenfra. Dette var pen flyvning! På denne måten fikk tyskeren hele flyet hans i siktet når han steg igjen, og nå var det virkelig fare på ferde! Men Richey hadde svar på denne manøveren også — han tilhørte ikke for ingenting Englands eliteskvadron! Han vendte Hurricane'en rett mot Messerschmitt'en, og satte snuten til værs han også. For å kunne fortsette å skyte på ham, var tyskeren nødt til å stige i skarpere og skarpere vinkel, og til slutt hang han på propelleren i vertikal retning. Flyet holdt på å stalle, og tyskeren var nødt til å falle av.

Richey gliste bredt for seg selv da han så at han hadde overlistet motstanderen.

— Kom igjen, hvisket han, — dere Luftwaffe-gutter er nok ikke fullt så gode som Göring skryter av.

I et helt kvarter danset Richey rundt med alle Messerschmitt'ene, og anstrengelsene begynte å tære på

kreftene hans. Han visste at han ikke kunne klare dette stort lenger. Overmakten måtte bli for stor, og enden kunne bare bli at tyskerne skjøt ham ned. Men så pokker om han skulle gå ned alene! Han oppdaget en Messerschmitt et par hundre meter under seg, og presset spaken nedover. Nå fikk det briste eller bære, denne tyskeren skulle han ha, om han så måtte renne ham i senk.

Tyskeren så ham komme, og satte flyet oppover mot ham. I full fart suste de to jagerne rett på hverandre, og de begynte å skyte samtidig. Sporlysstripena jog forbi hverandre på den blå himmelen, og skar rett inn i flyene. En voldsom stikkflamme sto ut fra motoren på Messerschmitt'en, den falt brått av til høyre, og gikk i spinn mot bakken.

Richey smilte fornøyd, men smilet ble forvandlet til en grimase da et øredøvende brak truet med å sprengne trommehinnene hans. Tykk svart røk veltet ut fra hans egen motor, og la seg rundt cockpithooden så han ikke så noe som helst. Det svarte ble blandet opp med røde striper da flammene begynte å slikke langs snuten på Hurricane'en. Flyet ristet på seg, satte snuten nedover, og skjente avgårde. Richey forsøkte å rette det opp igjen, men jageren nektet å lystre ham.

Det var bare én ting å gjøre. Richey dro cockpithooden tilbake, reiste seg opp i setet og hoppet ut. Det gikk kast i kast nedover i vill fart, så fant hånden hans utløserpinnen, og det rykket kraftig til da fallskjermen åpnet seg. Han fløt nedover i sakte vuggende bevegelser. Tre Messerschmitt'er kom flyvende

mot ham, de sirklet rundt et par ganger, og forsvant så østover mens de vippet med vingene som en siste hilsen til en tapper motstander . . .

Richey falt mellom trærne i utkanten av et skogholt like ved en liten landsby, og han hadde ikke for tatt bakken så var to franske soldater borte ved ham med revolverne klare. Da de så den engelske vingen på uniformen hans, puttet de straks våpnene bort, og trykket ham i hånden. Richey ble plasert i sidevognen på motorsykkelen deres, og kjørt inn til landsbyen, Rumilly.

Da han kom tilbake til skvadronen igjen dagen etter, viste det seg at flight'en hadde skutt ned ti tyske fly – to hver. Ingen av engelskmennene var gått tapt, og de hadde mistet bare ett fly på tross av de dårlige oddsene. Men karene fra 1. Skvadron var vant til dårlige odds. De var en håndfull engelskmenn, og de kjempet mot hele *Luftwaffe*.

2. kapitel

PÅ ENGELSKE VINGER OVER FRANKRIKE

Sent på høsten 1938 gikk Paul H. M. Richey ut av flyskolen i Lincolnshire, og ble beordret til tjeneste i 1. jagerskvadron på Tangmere. En bedre avdeling kunne ikke en grønnskolling komme i. 1. skvadron var RAFs eliteskvadron, den som fløy oppvisninger og deltok i parader, og hadde de beste av flyvåpenets piloter. Da Richey kom til Tangmere, hadde skvadronen nettopp fått nye fly, Hawker Hurricanes. Men året før, under München-krisen, da hele verden trodde at krigen skulle bryte

ut, var den utstyrt med de ti år gamle Hawker Fury dobbeltdekkerne. De gjorde bare 350 kilometer i timen, og karene visste at de ikke ville ha en sneballs chance i helvete om de kom opp mot de tyske Messerschmitt'ene i disse kassene. Likevel var det ingen som mistet motet. De malte flyene sine med kamuflasjemaling, og skvadronsjeften samlet dem da det så som mørkest ut, og sa: Karer, vi er alle klar over at vi ikke har raske nok fly til å kunne ta igjen og skyte ned de tyske bombeflyene om krigen kommer. Det er derfor bare en ting vi kan gjøre: vi må renne på dem og fly dem i senk! Fremdeles var det ingen som mistet motet. Det var akkurat det de hadde aktet å gjøre. Heldigvis ble det ikke noe av krigen på dette tidspunktet, og da den brøt ut i 1939 hadde 1. skvadron fått sine Hurricanes, og hadde trenet på dem i over seks måneder.

Richey kom i A-flight, ledet av Johnny Walker, en dreven flyver som hadde vært i 1. skvadron i flere år. Han lærte opp den hybakte flyveren til å bli en førsteklasses krigsflyver. Formasjonsflyvning, luftkamp, angreps- og forsvarstaktikk, alt ble drillert inn til det satt som det skulle. Alt foregikk i feberaktig hast. Alle var klar over at det bare var et tidsspørsmål når verdenskrigen ville bryte ut, og alle var også klar over at Tyskland i antall fly ville være RAF overlegen. Det gjaldt derfor at de engelske flyverne ble dyktigere enn tyskerne de kom til å møte, slik at kampen kanskje likevel kunne bli noenlunde jevn.

Den 3. september 1939 erklærte Frankrike og England Tyskland krig.

Landene hadde en avtale med Polen om å hjelpe dersom dette landet ble angrepet, og nå hadde Hitlers horder veltet inn over de polske grensene. De allierte gikk ikke til angrep på Tyskland. De var klar over at nazistenes militærstyrker var større og kraftigere enn deres egne, og at det ville bli tyskerne som kom til å angripe. Det landverts angrepet måtte nødvendigvis komme i Frankrike, og derfor ble det bestemt at England skulle sende en ekspedisjonsstyrke dit. Den besto både av infanteri og flyenheter, blant dem 1. jagerskvadron. Avdelingen ble først forlagt i Le Havre, og fikk som oppdrag å beskytte alle engelske avdelinger mot luftangrep. Franskmennene skulle selv angripe tyske bombefly som slapp sin dødbringende last over byer og militære mål. Karene i 1. skvadron var ikke fornøyd med en slik oppgave. De ville til fronten og slåss, og de fikk sitt ønske oppfylt. Skvadronen ble forflyttet til Vassincourt ikke så langt unna Reims, og allerede dagen etter ankomsten var Richey i sin første luftkamp. Den artet seg litt annerledes enn ventet. Da han fløy på patrulje ble han nemlig angrepet av seks franske Morane-jagere, som trodde han var en tysk Messerschmitt. Franskmennene brente løs på ham, men Richey visste at flyet hans var langt raskere enn deres, og derfor stupte han ned i 200 meters høyde, og ga full gass mens kulene suste rundt Hurricane'en hans. Snart var Morane'ene borte bak ham. Et par dager senere satt han ved siden av en fransk oberst ved en lunsj, og det viste seg at han var sjefen for de franske jagerflyene i området. Richey

fortalte om episoden, og obersten svarte at den kjente han da godt til.

— Jeg kan også fortelle Dem at flyverne som angrep Dem ble straffet med flyforbud i en uke, sa han og smilte. — Det var ikke fordi de angrep Dem — men fordi de bombet!

Den 1. november fikk skvadronen sin første luftseier, da sersjant Mould skjøt ned en Dornier 17, og den 23. november ble nok to tyskere skutt ned. Ellers var aktiviteten foreløpig liten, på grunn av dårlig vær, og fordi avdelingen fremdeles lå for langt inne i Frankrike til å få skikkelig kontakt med tyskerne. Richey ble sendt på tjeneste i staben i wingen, og først i mars 1940 var han tilbake i avdelingen igjen. Så, den 29. mars, møtte 1. skvadron for første gang de tyske jagerflyene — og skjøt ned to.

Paul Richey fløy som to'er i en patrulje på tre Hurricanes fra A-flight. I 8000 meters høyde kom de flyvende inn over Metz da de oppdaget to Me 109'er. De tre engelskmennene kastet seg øyeblikkelig over dem, men i samme øyeblikk ble de selv angrepet bakfra av nok tre Messerschmitt'er. Sporlysene fór over cockpiten på Richey's fly, og han satte snuten rett til værs. Nettopp i dette øyeblikk feide en Me 109 kloss forbi ham i et slakt stup, og Richey betenkte seg ikke et sekund, men satte seg på halen hans. Tyskeren hadde imidlertid fordelen av å ha langt større fart, og engelskmannen kunne ikke komme på skuddhold før han rettet opp flyet sitt igjen. Det gjorde tyskeren i 3000 meters høyde, og han visste aldri at han hadde en fiende på halen.

Richey ventet til han fikk hakekorset i sentralsiktet, og så presset han inn avtrekkerknappen. Granatene slo inn i Messerschmitt'en, og fikk jageren til å riste som en kjempehånd skulle grepet tak i den. Det begynte å sive røk ut fra motoren, den ble svartere og tettere, og flyet skjente på skrå nedover mot jorden, og tok bakken like ved byen Merzig i Tyskland.

Samme dag skjøt Johnny Walker ned en Me 110 like nord for Metz, det første fly av denne typen som ble skutt ned over Frankrike.

I april ble 1. skvadron forflyttet til Berry-au-Bac, en liten by omtrent fem mil nord for Reims. Den 9. mai kom den tyske storoffensiven. Tanks og infanteri veltet inn over de franske markene, og luften ble svart av bombefly med eskorterende jagere. *Luftwaffe* satte inn hele sin styrke i dette angrepet, og franskmennene hadde ikke moderne fly å møte tyskerne med. De franske bombeflyene var så gamle og langsomme at de bare ble flyvende mål for Messerschmitt'ene, og jagerflyene var heller ikke hurtige og manøvrerbare nok. Men likevel ble ikke luften over Frankrike noen parademark for *Luftwaffe*. En håndfull engelskmenn var der for å møte dem, og de hadde fly som var fullstendig gode nok til å by jevn kamp. Hurricane'en var kanskje en tanke langsommere enn Messerschmitt'en, men til gjengjeld mer manøvrerbar, og i tillegg hadde RAF sendt sine eliteavdelinger til Frankrike. Når de store tyske avdelingene på 20-30 bombere, eskortert av 10-15 jagerfly, kom dundrende inn over Frankrike, gikk tre-fire engelske Hurricanes opp og møtte dem. Uten å nøle gikk RAF-flyverne til

angrep, splittet de tyske formasjonene, og fikk gang på gang bombeflyene til å snu med uforrettet sak og ta med seg bombelasten tilbake.

Engelskmennene visste imidlertid at de ikke kunne stoppe tyskerne i det lange løp. *Luftwaffe* var nødt til å vinne, fordi de hadde så mange flere fly. Når et tysk fly gikk i bakken, var to nye straks klare til å overta etter det, og engelskmennene fikk aldri forsterkninger. De fire skvadronene som var i Frankrike, var alene. Sjefen for Jagerkommandoen, Sir Hugh Dowding, nektet bestemt å sette inn hele RAF. Han trodde at styrken senere ville gjøre bedre nytte for seg hjemme om England skulle bli angrepet, og det viste seg at han fikk rett. Hadde han satt inn alle jagerflyene i Frankrike, ville ikke England kunnet vinne Slaget om Storbritannia senere.

Derfor måtte en håndfull engelske jagerflyvere gang på gang gå opp og slåss mot enheter som var mange ganger større enn deres egne. Og de gjorde det, uten å protestere, uten å nøle, på tross av at de var fullt klar over hvor alene og få de var, og på tross av at de visste de måtte tape til slutt. Før eller siden ville Hitlers horder erobre hele Frankrike, og til så skjedde, og de kunne trekke seg tilbake til sitt eget ørike hadde de bare en ting å gjøre: kjempe selv om oddsene var aldri så store.

3. kapitel

NEDSKUTT PÅ NY

Den 15. mai, fire dager etterat Paul Richey måtte hoppe ut i fallskjerm fra sin brennende maskin

var A-flight i luften på ny. Richey hadde fått en splinter ny Hurricane fra England, og hadde ikke fått fløyet den inn skikkelig ennå, men hadde da fått lært de viktigste av særegenhetene dens.

De tyske styrkene rullet stadig fremover og feide all fransk motstand til side. På Berry-au-Bac var det konstant alarmtilstand, og klokken åtte om morgenen avløste A-flight B-flight, som hadde hatt vakt-tjeneste om natten. Dagen var varm og fin, solen skinte fra en skyfri himmel, og en mild bris drev sakte nordvestfra da Paul Richey satte seg inn i sin Hurricane. Han kunne tydelig høre drønnene fra kanonene ved fronten, de rullet inn over flyplassen som fjern torden. Med et sukk spente han på seg sikkerhetsbeltet og lot hender og blikk gå søkende over instrumentene som en siste sjekk. Han var klar over at det bare var et tidsspørsmål når tyskerne ville ha tatt hele landet. Hadde de bare ikke vært så få — hadde de hatt like mange fly som nazistene, da ville stillingen vært en annen. Nå kjempet de en kamp som var tapt på forhånd, men de skulle da gå ned med flaggene til topps!

Klokken 11,30 gikk A-flight til værs på patruljeoppdrag over Reims. Flightsjefen Johnny Walker tok av først, fulgt av Kilmartin, Richey som fløy treer, Soper og Clowes. De var knapt kommet opp i 3000 meters høyde da det skurret i radiotelefonene. Det var hovedkvarteret for 67. jagerwing som kom inn.

— Fiendtlige fly observert i stort antall nær Vouziers.

— Roger! svarte Walker, og forandret kursen. De andre fulgte etter

uten å bryte formasjonen. De fløy i nordøstlig retning i noen minutter, og så oppdaget de alle de fiendtlige flyene. Det var ikke vanskelig å se dem, for himmelen var full av dem!

— Jøss! utbrøt Walker, — slutt formasjonen tettere karer. Kom an nå!

I samme høyde som dem selv fløy formasjon etter formasjon av Dornier 17 bombefly, ca. femti i alt. Og over bomberne krydde luften av tyske jagerfly, Messerschmitt 110. Skvadron etter skvadron gjorde himmelen svart så langt oppover øyet kunne se.

— Herre gud, mumlet Richey, — det må minst være hundre av dem! Et øyeblikk ble han grepet av panikk, og hånden la seg på spaken for å sette flyet nedover så han kunne stikke av. Men han besinnet seg — selvfølgelig, for han hadde gått en hard skole og var vant til dårlige odds, selv om han aldri hadde angrepet en slik overlegen styrke tidligere. 1 mot 30, det var litt av en underlegenhet!

— Vi angriper! kom Walkers stemme over radioen, like kald og hverdagslig som om han skulle foreslå et slag kort i messa. — Hold formasjonen tett, og ha et øye i ryggen hele tiden. Vi vil ikke ha noen på halen av oss når vi angriper.

Han svingte til venstre og satte snuten på Hurricane'en til værs, og de fire andre fulgte etter som perler på en snor. De rettet opp flyene i 5000 meters høyde, litt over og til høyre for en skvadron Messerschmitt'er, og gjorde seg klar til angrep da Richey kastet et blikk akterover og frøs til.

— En skvadron banditter på halen

vår! ropte han over radioen. De tyske jagerne lå et par hundre meter høyere og ville tatt engelskmennene når de angrep kameratene deres.

— Roger! sa Walker, og flighten skar over til venstre og steg enda høyere inntil de nådde opp i 6000 meters høyde. Over dem var himmelen blå, uten fiendtlige fly. De hadde nådd toppen av den tyske formasjonen, og var i ideell angrepsposisjon.

Richey tapte plutselig de andre Hurricane'ene av syne. Han steg opp over den tyske skvadronen som dannede toppen av formasjonen, og så jagerne gå i sirkel. De fløy rundt og rundt etter hverandre, en ypperlig defensiv formasjon som forhindrer at noen får en fiende på halen. Men engelskmannen hadde fordelene av å ligge høyere enn tyskerne. Han presset spaken forover, og Hurricane'en satte snuten nedover mot Messerschmitt'ene. En av dem kom inn i sentralsiktet, og Richey slapp den ikke igjen. Han presset tennene sammen, munnen ble en smal hvit strek, og høyrehånden hvitnet om spaken. Den andre la seg på avtrekkerknappen.

Tyskerne var for lengst begynt å skyte. Sporlysene fra kanonene og mitraljøsene deres skar over himmelblået og danset rundt den enslige Hurricane'en. Flyverne i de tyske jagerne hadde smilt fornøyd, noen hadde tilmed ledd høyt og overgivent da de oppdaget at en ensom engelsk jager hadde tenkt å angripe hele skvadronen. De peilet ham inn i siktene sine og brente løs, og kulene fór over ham og under ham og på begge sider, og enkelt traff også, men likevel kom han videre. Nær-

mere og nærmere fløy han, med kursen rett på en av Messerschmitt'ene, og smilet på ansiktet til flyveren som fløy den frøs, og ble til en grimase. Et inferno av ild, bly og eksploderende granater fór opp mot Hurricane'en, men kunne ikke stoppe ham. De blå-hvite-røde ringene på vingene glitret i solen, og RAF-flyet vek ikke en tomme fra sins kurs.

Paul Richey hadde stadig Messerschmitt'en midt i sentralsiktet, men han holdt an ennå en stund. Skulle han kunne komme levende fra dette oppgjøret måtte han spare på ammunisjonen og ikke skyte før han var sikker på å treffe. På kloss hold presset han inn knappen, og slapp den så igjen. Våpnene hans ga fra seg en smatrende lyd, den korte salven jog over himmelen og boret seg rett inn i tyskeren. Biter fløy til alle kanter der granatene boret seg inn, og brått slo flammer ut fra begge motorene. Et øyeblikk satte tyskeren snuten til værs, men ble så hengende på propellerne, stallet, og skar brått ned mot jorden med en lang røkhale etter seg.

— Nummer en! hvisket Richey, og øynene hans var kalde og hårde. De speidet allerede etter et nytt bytte.

Han satte Hurricane'en til værs igjen for at ikke Messerschmitt'en som fløy bak den han hadde skutt ned skulle komme på halen av ham, og oppdaget en enslig Hurricane et stykke under seg. Den engelske jageren hadde en tysker på halen, og forsøkte å komme seg unna, men til ingen nytte. Tyskeren fløy glimrende, og forutså enhver unnvikende manøver han foretok. Richey rystet på hodet. Han visste ikke hvem av kameratene det var som førte Hurri-

cane'en, men han visste han var ferdig om han ikke fikk hjelp.

Og han betenkte seg ikke på å hjelpe. Han satte snuten på flyet sitt rett ned, ga full gass, og fór avgårde, tvers igjennom de tyske formasjonene. Stupet kom så brått og han hadde så stor fart at bare noen få av Messerschmitt'ene fikk gitt ild før han var forbi og under dem. Han rettet opp Hurricane'en kloss bak tyskeren, og våpnene talte i samme øyeblikk. Tyskeren slapp jageren han hadde sittet på som om han skulle holdt i en glovarm kopp, og gikk rett til værs i en seksti graders stigning. Richey ble imidlertid ikke lurt. Han satt der han var, rett på halen hans og på kloss hold, og kanonene tordnet og spydde død hele tiden.

En lang stikkflamme slo med ett ut fra den ene motoren på Messerschmitt'en, og flyet gikk i spinn nedover mens ilden slikket langs kroppen.

— Nummer to! hvisket Richey, og så fikk han ikke tid til å si noe mer. Det smalt med ett bak ham, så nær at han skvatt til. En granat eksploderte i den ene vingen hans og slo et svært, rundt hull. Lynsnart kastet han jageren sin over til høyre, og oppdaget en Messerschmitt på halen sin. Den ga ild med alt den hadde, og hadde allerede gjort stor skade. Det begynte å sive røk fra snuten på Hurricane'en, og det store hullet i vingen gjorde flyet tungt å manøvrere.

— Det var det, tenkte Richey, — det blir ikke noe mer kjemping på meg i dag. Her gjelder det å komme seg unna!

Han ga full gass, tok en halv roll til venstre og skar loddrett ned, kloss

forbi snuten på Messerschmitt'en som hadde angrepet ham. I vill fart torignet han ned gjennom de tyske formasjonene, kastet flyet brått til side da han holdt på å sette rett på en Dornier, og var så under dem alle, og forbi.

Farten økte stadig, og med ett var det som flyet skulle løse seg opp i sine enkelte bestanddeler. Det begynte å skjelve, skroget ristet og knaket av det voldsomme presset da Richey langsomt begynte å presse spaken akterover. Sakte, uhyre sakte sank horisonten, og han kunne skimte den øverst i cockpitvinduet. Et raskt blikk på høydemåleren — 800 meter! Herre Gud, dette kunne aldri gå bra! Han holdt stadig spaken presset inntil seg, men horisonten sank altfor langsomt, og viserne på høydemåleren gikk alt for raskt nedover. Han kom til å gå rett i bakken!

Han smilte skjævt. Om så skjedde, hadde han i alle fall tatt med seg to tyskere i dag også. Og han var ikke ferdig ennå. 600 meter . . . 500. Horisonten var kommet betraktelig lavere nå. 400 meter . . . 250. Han hadde stadig spaken i maven, og mer kunne han ikke gjøre. Det var bare å vente, vente og håpe . . .

150 meter . . . 75. Fremdeles bar det nedover, men nå — nå rettet flyet seg opp! Viserne på høydemåleren sank ned mot null, Hurricane'en flattet ut, halehjulet skrapte over et piggrådgjerde og rev med seg den øverste tråden, og så fór jageren opp mot himmelen igjen.

— Fy pokker! sa Paul Richey høyt og slikket seg rundt munnen som var blitt så underlig tørr. Han svelget et par ganger og rystet vantro på

hodet. Så nær døden hadde han aldri vært, selv ikke dengang han slåss med fem tyskere samtidig.

Han rettet opp flyet sitt i 400 meters høyde, og pustet langsomt og dypt for å gjenvinne fatningen. Det drev fremdeles røk fra motoren, men ikke særlig mye. Kanskje han kunne redde flyet, få fløyet det tilbake til Berry-au-Bac selv om det sto i brann? Han hadde ingen lyst til å hoppe ut fra denne splinter nye Hurricane'en — å ødelegge to fly på fire dager var litt for mye for én mann!

Richey reduserte hastigheten slik at jageren bare så vidt holdt seg oppe, og satte kursen mot flyplassen. Han dro cockpithooden tilbake, og koblet fra radioen og surstoffmasken så alt var klart om han likevel skulle måtte hoppe ut.

Han hadde fløyet i sør-vestlig retning noen minutter da røken som drev fra motoren plutselig ble tykkere og helt svart. På et øyeblikk hyllet den inn hele cockpiten, og nå skjønte han at han ikke kunne vente lenger. Han spente av seg sikkerhetsbeltet, og hoppet ut. I det samme satte jageren snuten ned, og han ble kastet rett til værs. Et øyeblikk sto han liksom stille i luften over flyet, så satte det rett mot jorden, og han fulgte etter, kast i kast. Med et sukk trakk han i snoren, og fallskjermen bredte seg ut over hodet på ham, og han duvet sakte fra side til side i den svake brisen.

— Hva kom karene i skvadronen til å si nå, når han hadde hoppet to ganger på fire dager?

Under ham gikk Hurricane'en i bakken og eksploderte med et voldsomt brak, og så tok han selv bak-

ken også. Han rullet rundt et par ganger, kom seg på benene og tok av fallskjermen. Han hadde landet like ved hovedveien, og en RAF bil kom til syne i en sving et stykke unna. Paul Richey tok fallskjermen under armen, labbet ut på veien og stoppet den. Det satt en oberst i bilen, og han så forbauset på den skitne og utslitte flyveren.

— Kunne jeg få sitte på, Sir? spurte Richey.

— Hopp inn. Hvor kommer De fra?

Richey pekte til værs.

— Vet De ikke at alt godt kommer ovenfra?

4. kapittel

DEN SISTE KAMPEN

Det ble mye latter og gjevn da Richey kom tilbake til skvadronen, men karene var godt fornøyd med dagens resultater. Johnny Walker hadde vært nødt til å buklande etter å ha blitt truffet av kuler fra en Messerschmitt som han skjøt ned, og Kilmartin, Soper og Clowes hadde også skutt ned en tysker hver. Det ble seks tyskere i alt, uten at engelskmennene hadde mistet noen flyver, selv om to fly var gått tapt.

1. skvadron gjorde det således svært godt, men selv om de skjøt ned tyske fly så fort de fikk chansen, monnet det likevel ikke. Det var som om én mann skulle forsøke å drikke havet tomt for vann. Tyskerne satte inn stadig flere fly, og panseravdelingene, fulgt av infanteri, fortsatte fremrykningen på landjorden. Alle var klar over at det bare var et spørsmål om dager, eller i høyden uker, før den engelske ekspedisjons-

styrken måtte trekke seg tilbake til hjemlandet.

Om kvelden 17. mai ble 1. skvadron forflyttet fra Berry-au-Bac til Anglure, og karene som kjørte avdelingens biler kunne fortelle at da de dro, var tyskerne kloss i hælene på dem. Johnny Walker samlet flyverne i A-flight rundt seg.

— Karer, sa han, — jeg har fått melding om at vi 12 som opprinnelig kom hit til Frankrike med 1. skvadron, skal få avløsning og dra hjem til England igjen. Jeg vet ikke riktig når avløsningen skal finne sted, men inntil den kommer, la oss lage en skikkelig avslutning på denne gjestevisitten vår!

Hele neste dag var skvadronen ute på patroljetjeneste, men uten å oppnå kontakt med tyskerne. Klokken to om morgenen den 19. mai hadde både A-flight og B-flight vaktjeneste på flyplassen. Karene la seg på bakken ved siden av flyene sine, klare til å ta av på minste varsel. Om det ble meldt tyske fly i nærheten, ville de gå på vingene på få minutter. Men ingenting skjedde, og dagen grydde i øst, og fremdeles hendte ingen ting.

Richey lå på ryggen og stirret opp i de drivende skyene. Han hadde en underlig følelse i maven, det var som om en hånd hadde grepet tak i den og presset til. Dette ville bli en hard og vanskelig dag, det hadde han på følelsen. Kanskje det ble den siste? Han så på kameratene sine der de lå henslengt ved siden av ham. De hadde alle tjent sin tid, og etter gjennomsnittsberegningen skulle de alle for lengst vært døde. De hadde levd gjennom flere luftkamper og tokter enn jagerflyvere pleide, fordi

de hadde vært heldige. Men hell varer ikke evig. En gang snur lykken seg, en gang får alle motgangen.

Han rystet på hodet, og reiste seg opp. Slike tanker dugde ikke. Han skulle slåss snart igjen, og da gjaldt det å holde hodet kaldt og frykten på plass.

Klokken ti fikk hele 1. skvadron ordre om å ta av. Oppdraget var patruljevirkosomhet i 6000 meters høyde. A-flight tok av først, med Johnny Walker i spissen som vanlig, så kom Brown, Richey og Soper. De klatret opp gjennom det lette skylaget, rettet opp flyene i den riktige høyden, og fløy langsomt øst-over mens de speidet rundt seg etter fiender. Men alt var stille og rolig, og det skjedde ingen ting i den tiden de fløy patruljen.

— OK, karer, la oss sette snuten hjemover igjen, sa Walker over radioen, og de minsket høyden til 5000 meter og fløy mot Anglure igjen.

En formasjon to-motors bombefly dukket brått opp under dem. De fløy i samme retning som jagerne.

— Se på de Blenheim'ene, sa Soper over radioen. — Det er pinadø artig å se noen av våre egne bombere en gang også.

De andre var hjertens enige, og så med glede på de 25 bombeflyene. De lå i 3500 meters høyde, og var vel på vei hjem igjen etter et tokt.

— Etter et tokt . . . tenkte Richey plutselig. — Hvis de var på hjemvei og hadde sluppet bombene sine, hvorfor fløy de da så tungt og sakte? De så ut til å være fullastet . . .

Han knep øynene sammen og stirret skarpt på bombeflyene. En ed unnslopp ham.

— Det der er ikke Bristol Blen-

heim'er! ropte han over radioen. — Så pokker om det er — det er Heinkel 111!

Et øyeblikk var det dødsstille, og så kom Walker inn på radioen. — Visst i helvete! Jeg ser de svarte korsene. Slutt formasjonen tettere, vi går til angrep.

Hurricane'ene gled nærmere inntil hverandre, med Johnny Walker forrest, og ved siden av A-flight var også B-flight kommet inn på formasjon. De engelske jagerne satte i stup ned mot Heinkel'ene, som også var blitt oppmerksomme på at de hadde fiender på seg nå. De forandret formasjon og lagde «bokser» på fire fly, og haleskytterne hadde allerede begynt å fyre løs med alt hva våpnene deres kunne gi. Knitringen fra maskinkanonene og mitraljøsene deres blandet seg og ble til en øredøvende blanding av lyd, som trengte inn i cockpiten over larmen fra moterene, og sporlysene skar i lange striper over himmelen på alle kanter av jagerflyene. Richey var ikke høy i hatten da han merket at han var skyteskive for fem av de tyske flyene. Han kastet Hurricane'en over til høyre, og lot den gå i vid sving som førte ham utenfor rekkevidde av tyskernes kanoner. Han speidet rundt seg for å finne et mål å angripe, og så tre Heinkel'er styrte brennende til jorden. Han oppdaget en tysker som hadde falt litt av fra de andre i formasjonen, og som lå noe under og til høyre for ham selv. Richey stupte ned mot ham, og kom opp på halen hans. Med oppmerksomheten festet på bombeflyet holdt han fingeren klar på avtrekkerknappen, da Hilly Brown reddet livet hans.

— Se opp bak deg! ropte han over radioen. — Paul, du har en banditt på halen!

Richey skar opp mot himmelen, og så at en Heinkel virkelig hadde ligget fint på skuddhold bak ham. I det samme stupte Brown ned mot den i Hurricane'en sin, og brente løs med alt han hadde av skyts. Granatene boret seg inn i bombere, som med ett eksploderte i et voldsomt lysglimt. Vraggoods fór til alle kanter, og dalte så i store svinger ned mot bakken der nede under dem . . .

Richey vippet med vingen til Brown, og så rundt seg én gang til for å finne enda en tysker å prøve seg på. Han angrep den ytterste,

høyre bombere i en formasjon på tre, stupte først ned forbi ham, og kom så opp igjen på tvers av ham og fyrte løs. Kulene pepret Heinkel'en fra snuten til halespissen, og så var Richey over ham og forbi. Han gikk inn i en stor sirkel, og kom inn på det samme bombeflyet igjen aktenfra. Han fikk cockpiten på bombeflyet midt i siktet sitt, og fyrte av en kort salve. Heinkel'en skled over på siden og satte snuten mot bakken. Den gikk i spinn, og forsvant nedover. Richey kunne se føreren henge over instrumetbordet, og visste at han var død og flyet ferdig. Men han hadde ikke tid til å følge flyet med øynene til det gikk i bak-



Franske soldater fant den sårede engelske flyveren og oppdaget at hele den venstre siden av ansiktet og skulderen var revet opp . . .

ken, for det var flere tyskere rundt ham.

Richey sjekket over ammunisjonen, og fant at han fremdeles hadde mer enn nok igjen. Han valgte seg ut en Heinkel som lå litt for seg selv til venstre i formasjonen, og kom seg på halen av den. Han hadde hånden på avtrekkerknappen da Hurricane'en hans med ett ble kastet flere meter til værs, og biter fór fra den venstre vingen hans. Rundt om ham på alle kanter dukket små, svarte røddotter opp — det var det franske luftvernartilleriet som begynte å skyte på de tyske bombeflyene. En av granatene måtte ha eksplodert kloss ved Richey's fly og hadde skadet vingen hans, men han aktet ikke å gi slipp på tyskeren han lå på halen av, selv om han måtte gå gjennom den franske sperreilden. Mens granatene fra luftvernet og de tyske flyene eksploderte rundt ham på alle kanter satte han rett på Heinkel'en igjen. Det virket som om alle de tyske flyene konsentrerte ilden sin om ham nå. Plutselig smalt det kraftig i den venstre vingen, og da han kastet et raskt sideblikk på den oppdaget han at en granat hadde slått et stort, hakkete hull omtrent midt i vingen.

— De er harde, disse tyskerne, tenkte Richey kaldt, og slapp ikke Heinkelen et øyeblikk. Han ga ild, sporlysene samlet seg midt i den tyske bomberen, og brått begynte det å ryke fra begge motorene på den. Flyet skled i en sakte bue nedover til venstre, stoppet med ett opp, og gikk så loddrett ned mot bakken. Med et voldsomt brak eksploderte det inne i et lite skogholt.

Fremdeles hadde Paul Richey ammunisjon igjen i våpnene sine, og fremdeles var det tyske fly å ta av. En luftverngranat eksploderte kloss ved en Heinkel, og flyet ble kastet over til venstre og et stykke ut av formasjonen. Uten å nøle grep Richey denne gode Chancen og satte på tyskeren øyeblikkelig. Denne prøvde å komme seg inn i formasjonen igjen, men lå nesten 150 meter bak de andre, og Richey fyrte løs på ham bakfra. Sporlysene dannet en eneste sammenhengende stripe fra kanonene hans til den tyske bomberen. Heinkel'en gikk i stup, men Richey hang på som en klegg. Med ett slo det røk og flammer ut fra motorene og kroppen på bombeflyet, og så stoppet kanonene på Hurricane'en. Ammunisjonen var brukt opp. Tyskeren gikk i spinn, og Richey kunne se at det brant livlig i hele flyet. To fallskjermer bredte seg plutselig ut over det.

Med et fornøyd smil gikk Richey inn i en langsom vendstresving for å sette kursen hjemover igjen. Han var stolt over de tre seirene sine, og et kort øyeblikk var han også uoppmerksom. Det ble skjebnesvangert for ham.

En stripe sporlys skar rett forbi cockpitens hans, et høyt smell hørets, og så kjente han en intens, brennende smerte i den høyre skulderen. Blodet begynte å renne nedover armen, og Hurricane'en satte snuten loddrett nedover. Richey kastet et blikk på den sårede armen, og sperret forbauset øynene opp da han oppdaget at den sto bøyd foran ham mot cockpitvinduet mens blodet dryppet av den. Han forsøkte å rette ut armen, men greidde det ikke.

Den var helt følelsesløs, og han konstaterte dette faktum med iskald ro.

— Du har blitt truffet av en granat, antagelig i skulderen, sa han til seg selv. — Armen din er helt lammet, og du kan ikke bruke den. Det er bare en ting å gjøre. Du må få vekk cockpithooden med venstre hånd, og hoppe!

Men det var lettere sagt enn gjort. Han forsøkte å løfte den venstre armen, og det gikk et stikk av frykt gjennom ham da han oppdaget at han ikke klarte å bevege den heller. Begge armene hans var lammet, og han satt i et fly som gikk i vill fart loddrett ned mot jorden.

Kaldsvetten perlet med ett på pannen hans, og han bet tennene sammen så det knaket i et forgjeves forsøk på å bevege en av armene. Men de hang like slapt, den høyre på cockpitvinduet, og den venstre langs siden. Hele kroppen hans var død. Det var bare hodet som levde, bare det kunne han bevege. Øynene så like godt, tankene arbeidet, og han mistet ikke bevisstheten.

Flyet gikk loddrett nedover nå, og der han satt urørlig i setet kunne han se bakken komme opp mot seg. De jevne grønne markene begynte å ta form og ble til jorder med busker og trær, kornåkre og små landsens hus etterhvert som avstanden til bakken ble mindre.

Paul Richey konsentrerte seg av all kraft. Høydemåleren viste 1500 meter — nå måtte han klare å bevege armene og få rettet opp flyet, ellers var han ferdig. Ferdig! Ordet grep ham. Visst var han ferdig. Han kom til å dø.

— Jeg kommer til å dø! sa han høyt, og med ett ropte han, skrek

det ut: — Å, Herre Gud, jeg kommer til å dø!

Da med ett vendte livet tilbake i den venstre armen hans. Han trakk et langt, skjelvende lettelsens sukk, og så tok han tak i cockpithooden for å dra den tilbake og komme seg ut. Han dro bakover, men den rikket seg ikke. Han la mer kraft i, tok i så blodårene sto ut på armen, men hooden satt like fast. Full av desperasjon rykket han til så blodet spratt frem under neglene, men klarte ikke å bevege hooden en millimeter.

Han sank tilbake i setet, og et oppgitt smil bredte seg på de blodløse leppene. Høydemåleren viste 1000 meter — og med ett så ble det liv i den høyre armen hans også. Han nølte ikke med å gripe spaken, og dro den mot seg så hardt han kunne. Hurricane'en satte snuten oppover i en lang, slak bue, og han blunket et par ganger og rystet på hodet. — Det var i siste øyeblikk!

Motoren i jageren var stoppet, og det eneste Richey kunne gjøre var å foreta en nødlanding så hurtig som mulig. Han så seg rundt etter en passende landingsplass, og oppdaget et lite jorde som lå kloss ved en landsby. Det begynte å gjøre vondt i den sårede skulderen hans også nå, og han gikk i store sirkler over den vesle landingsplassen. Nå han var kommet lavere så han at det ikke ville nytte å sette ut hjulene, han måtte foreta en buklanding.

Det begynte å danse små, svarte prikker foran øynene hans, og han rystet på hodet. En ullen tåke la seg rundt ham, presset til over tinnene og hyllet cockpitens inn i mørke.

Richey rystet kraftig på hodet igjen, og fikk sansenes fulle bruk



«Den siste av de mange» ble denne typen Hurricane døpt. Det er en Mk. 2C — den siste typen som ble lavet, og som ble levert i september 1944. Et par eksemplarer flyr visstnok enda i Portugal. Typen er utstyrt med en 1280 hk Rolls-Royce Merlin 24 motor, og hadde en hastighet på 540 km/t. Prototypen av Hurricane fløy første gang i november 1935 og ca. 15 000 ble bygget av denne jageren i forskjellige versjoner. Fabrikken er Hawker og konstruktør Sydney Camm.

tilbake. Jordet var enda mindre enn han hadde antatt, og fullt av små hauger og grøfter. Men han kunne ikke velge og vrake, det gjaldt bare å komme seg ned før han mistet bevissheten eller flyet eksplo-derte. Han presset spaken forover, Hurricane'en gikk lavere og lavere, og med et voldsomt støkk tok den bakken. Flyet ble kastet til værs igjen, svevet tyve meter, var nedi på ny, og hoppet opp igjen. En sky av støv sto høyt til værs da jageren skled tvers over det korte jordet, og stoppet med et brak mot en stor haug på andre siden.

Paul Richey tok tak i cockpit-hooden med begge hender og rasket til. Den åpnet seg halvveis, og han fikk av seg sikkerhetsbeltet, hoppet

ned på bakken, og stupte bevisstløs over ende.

ETTERSKRIFT

Franske soldater fant den sårede engelske flyveren straks etter, og oppdaget at hele den venstre siden av ansiktet og skulderen hans var revet opp. Kulen fra den tyske maskinkanonen satt fremdeles i såret, og i hui og hast ble Paul Richey kjørt til det amerikanske militærhospitalet i Paris. Her ble han operert og kulen fjernet, og etterpå ventet et langt sykeleie ham. Først et år senere begynte Richey å fly i aktiv tjeneste igjen, men fløy så under resten av krigen, og steg i gradene til wing commander. For sine for-

tjenester i Frankrike ble han og ni av de andre i 1. Squadron — blant dem Walker, Kilmartin, og Brown — tildelt Distinguished Flying Cross, og Soper og Clowes fikk Distinguished Flying Medal.

Richey's siste kampdag ble også 1. Squadrons siste i Frankrike. Like etter kom Dunkerque og den engelske ekspedisjonsstyrken ble med

nød og neppe reddet hjem. 1. Squadron hadde gjort en strålende innsats. Fra avdelingen kom til Frankrike 8. september 1939, og til 19. mai 1940, skjøt den ned 140 fiendtlige fly. Selv tapte de 3 flyvere, 2 ble såret og 1 tatt til fange av tyskerne. Denne scoren ble aldri slått, og rangerer som toppscore for jagerskvadronene i 2. verdenskrig.

S L U T T

Som kilde for denne fortelling er bl. a. brukt Wing Commander Paul Richey's bok «Fighter Pilot».



LUFTPOST

To franske fly over Mach 2.

Den delta-vingete jageren Mirage III konstruert av Marcel Dassault og fløyet av Roland Glavany, nådde Mach 2 over Istres den 24. oktober. Mirage III har en SNECMA Atar 9 jetmotor med en skyvekraft på 6000 kg og ventes å nå enda større hastighet når den blir utstyrt med en SEPR-rakett i tillegg. Det meldes samtidig at forsøksflyet Nord Griffon, drevet av en SNECMA Atar og en Nord

ramjet, har oppnådd en hastighet av Mach 2,05.

Piloten overflødig.

Automatisk kontroll eller fjernstyring av fly i luften er ikke i dag noen nyhet. Apparater er iferd med å overta mer og mer av flyverens rolle. Intet system har imidlertid hittil mak-tet å erstatte flyveren helt, f. eks. under start og landing. Men nu har britiske vitenskapsmenn konstruert et

Hovedfortellingen i neste nummer har titelen «ORKAN» og handler om et dramatisk redningsoppdrag i Stillehavet. Salgsdag er onsdag 4. februar.



VINN et modell-fly byggesett

Fyll ut kupongen under og send den til LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Oslo 18, innen 4. februar, så har du chansen til å vinne et av de 5 modellbyggesettene det da skal trekkes om. Hvis du ikke vil ødelegge bladet så klipp bare ut kupongen nederst i venstre hjørne og skriv navn og adresse på et stykke papir.

Navn

Alder

Adresse

Har du bygget
modellfly før?

Send kupongen til LUFTENS
HELTER, Bladkompaniet A/S,
Oslo 18, innen 4. februar.

nytt automatisk landingssystem som gjør det mulig å lande et fly uten at flyveren rører stikka. Systemet består i at to kabler, en på hver side av rullebanen, skaper et magnetisk felt som holder flyet på rett kurs.

Et instrument måler flyets høyde nøyaktig helt til det tar bakken, og kontrollerer også synkehastigheten. En automatisk fartskontroll holder farten jevn under landingen og slår motorene over på riktig hastighet så fort maskinen er i ferd med å nå bakken.

Under en prøveflyving førte systemet et Vickers-fly ned på rullebanen. Systemet var da montert ni km fra flyplassen.

Engelsk verti-jet prøvet.

Short SC. I, vertikalt-stigende og landende forsøksfly, foretok nylig sin første landing på en fotballbane i Belfast. Flyet benytter som kjent jetstrøm fra fire motorer — ikke rotor — under vertikal start og landing (se L. H. nr. 23) og man kunne ikke konstatere annen skade fra denne strømmen enn litt svidd gress. Flyet skulle således kunne lande hvorsomhelst uten fare for underlaget. Neste fase i prøvene, overgang fra stillestående til vanlig horisontal flukt, er nå forestående.

Bare for piker.

Under krigen var hun god nok. Som transportflyver fløy hun alt fra de hurtigste jagere til de tyngste bombefly fra fabrikkene og ut til skvadronene. Ved synet av den vakre, 1,50 meter høye Jackie Moggridge, der hun alene dukket ut av cockpiten på

et nylig landet 50 tonns Lancaster bombefly, som normalt fører en besetning på 5 mann, kunne enhver forherdet flysjef bli avholdsmann i lange tider.

Og etter krigen, når bestillinger på supersoniske engelske jetjagere skulle avleveres til mellomstilige land av sivile flyvere, som aldri kunne ane når de fikk en skyteglad egyptisk eller israelsk flyver på nakken, da var Jackie Moggridge også god nok.

Men nu! Nu nytter det ikke med to rekker medaljebånd på brystet og langt større erfaring enn mange mannlige kapteiner i de store flyselskapene — kvinner er simpelthen ikke flyvere. Kaptein Moggridge, nå mor med datter på 11, er ikke så lite rasende på hva hun kaller «foreldete mannlige fordommer mot kvinnelige flyvere.»

(Forts. neste side)

Sidewinder for Norge

«Sidewinder», som norske jagere nå skal utstyres med, er oppkalt etter en av Californias farligste giftslanger. Det er et «luft-til-luft» prosjektil, som dirigeres mot målet ved hjelp av infrarøde stråler, idet det tiltrekkes av den varme som utvikles av fiendtlige flys jetmotorer. Sidewinder har vært benyttet med stort hell i luftkamper over Quemoy i 1958. På bildet sees to Sidewinder-prosjektiler idet de

FLYBILDENE:

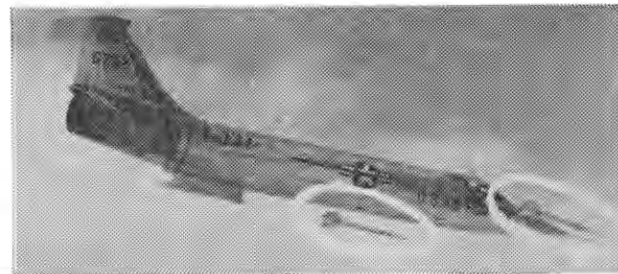
I dette nummer følger som gratis bilag et nytt flott flybilde: bombeflyet B-58 Hustler og nr. 6 i serien.

Bilde nr. 1 fulgte desember-nummeret av Luftens Helter. Bildene 2, 3, 4, 5 fulgte med Detektiv-magasinet, henholdsvis nr. 50, 51, 52 og 1. Disse nummere kan skaffes ved bestilling til BLADKOMPANIET, Oslo 18.

Samle på flybildene: Ett bilde i Luftens Helter hver måned. Mellombilgende uker følger bilder med Detektiv-magasinet.

HANGAR

Flotte samlemapper til flybildene i rød plastikk til kr. 1,50 pr. stk. fåes ved bestilling til forlaget. Betaling mottas kun over postgirokonto nr. 17940 og bestilling kan skrives bak på postgiro-blanketten.



skytes ut fra en Lockheed F-104A Starfighter.

Apropos Starfighter — en ny versjon, F-104C altværsjager, er nå tatt i bruk. Av utseende skiller den seg ikke stort fra sin forgjenger, men forbedringene skal være store. Bl. a. er den utstyrt for etterfylling i luften og så har den en bestemt type 20 mm T-171 Vulcan kanon, som er den mest hurtigskyttende kanon i dag med en kapasitet på 6 000 skudd i minuttet.

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 har du chansen til å vinne et vakkert reiseur.

Spørsmål III:

Jeg samler på flybildene i:

Luftens Helter/
Detektiv-magasinet/
i begge blad.

(Stryk det som ikke passer)

Navn

Alder

Adresse

Send denne kupongen til LUF-
TENS HELTER, Oslo 18, innen
4. februar.

GODT SAGT

— Det fortelles at lærer Hærland ved Hærens Flyskole engang fikk motorstopp mens han fløy over Oslo med sin Farmann. I glideflukt tok han fløyet nordover og landet på Kjeller som om ingenting var hendt.

Vel nede kravlet han ut av cockpiten og utbrøt med tydelig lettelse i stemmen: «Eg trudde ikkje eg skulle koma ner igjen meir, eg!»

Innsendt av Per Bernt Tufte, Ulefoss.

Har De noen gode historier eller spennende opplevelser på lager så send dem til oss, adresse Luftens Helter, Oslo 18. Alle bidrag vi benytter blir honorert.

(Bare for . . . Forts. fra s. 21)

Så derfor vil hun begynne sitt eget flyselskap — og ikke en eneste mann får være med. Flyvere, navigatører, mekanikere, bakkepersonale — alle skal rekrutteres blant kvalifiserte kvinner. Menn er velkomne bare som passasjerer.

I øyeblikket etterlyser hun en til å finansiere foretagendet — en kvinne selvfølgelig.

Vi forstår henne godt.

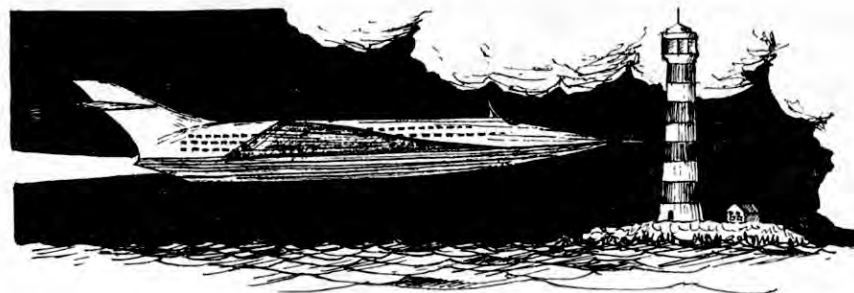
70 åring ut i fallskjerm.

V. Lemerrier, direktøren for Société Général de Parachutes, har stelt med fallskjermer hele sitt liv. Men han har aldri selv brukt en. Forleden, i sin alders 70 år, hoppet han for første gang — for å vise at en ny fallskjerm, som han selv har konstruert, er bedre enn alle andre.

Vinner av trekningen om Tro-kopi modell II

i oktobernummeret av L. H.:

Torgrim Nordgarden, Bygland.



FREMTIDENS LUFTSKIP

På „luft-pute” over havene

I den strengeste hemmelighet avsluttet tekniske eksperter fra Saunders-Roe fabrikkene nylig en serie høyst uvanlige eksperimenter. De hadde vært beskjeftiget med å undersøke mulighetene for et nytt prinsipp for drift av skip som kan komme til å revolusjonere Atlanterhavs-trafikken i fremtiden. Resultatene av prøvene er nu oversendt det engelske Forsyningsdepartement, og til tross for at det av økonomiske grunner ikke synes mulig å realisere planene i øyeblikket, kan man ikke uten videre forkaste mulighetene for en fremtidig utvikling.

Strengt talt vil dette nye systemet gi seg form hverken av skip eller fly — men av en kombinasjon av begge dele. Til grunn ligger «luft-pute»-prinsippet, hvilket vil si at fartøyet i lav høyde over sjøen vil frembringe og opprettholde en pute av

luft som bærer det. Denne luftputen skal være tilstrekkelig til å gi fartøyet «løft» selv over urolig sjø og skal muliggjøre en marsjhastighet av 200-300 kilometer i timen.

Nyheten om oppfinnelsen ble først kjent da det kom frem at en båtbygger i Suffolk, C. S. Cockerell, hadde funnet frem til «luft-pute»-prinsippet mens han eksperimenterte med hydroplan-skrog. Siden det har alle detaljer omkring prøvene vært nøye hemmeligholdt.

Det er imidlertid sikkert at modeller av fartøyet, eller «Hovercraft» som Cockerell kaller det, har vært prøvet i hans hjem i Suffolk, og at det har lyktes å holde maskinen svevende få fot over land og vann med et minimum av kraft. Cockerells oppfinnelse har vist å anvende en skyvekraft, som regnet i kilo, faktisk er

mindre enn hva selve fartøyet veier. En strøm av luft fra kompressorer, som drives av stempelmotorer eller jetmotorer, er rettet ned og danner en stadig «pute» under den flate buken som er tilstrekkelig til å bære vekten.

Cockerell selv, som driver med utleie av motorbåter til ferierende, nekter å diskutere oppfinnelsen og henviser bare til Forsyningsdepartementet som, som han sier, er interessert og har nektet ham å røbe hvor hans modeller befinner seg og hva som blir gjort med dem. Det

sies imidlertid at Saunders-Roe fabrikkene har eksperimentert med en seks fot modell av Cockerells fartøy både i firmaets vindtunnel og 200 meter lange prøve-basseng for flybåter som simulerer alle forhold i åpen sjø. Det sies også at vitenskapsmenn i staten har bekreftet at prinsippet i Cockerells oppfinnelse er så enkelt og så idiotsikkert at det er mulig å bygge skip på 12 000 tonn, som kan hvile på luftputen. Slike skip, sier de, vil krysse i en høyde ikke over 15 meter med en fart av over 300 kilometer i timen.



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.

Lord Brabazon of Tara, en av Englands mest kjente flypionerer, uttaler at han tror at disse hastighets-beregningene er noe optimistiske. «Jeg tror,» sier han, «at disse skipene vil operere med fire ganger så stor hastighet som dagens Amerika-båter». Det vil si mellom 130 og 160 kilometer i timen. Om prinsippet i seg selv sier han: «Jeg har ikke selv fordypet meg i de tekniske detaljer, men venner som har satt seg inn i dem og som er vel kvalifisert til å dømme, forsikrer meg at slike fartøyer er fullt realisable. Luftpute-skipet vil bli dyrt i drift, men det vil ha store muligheter i passasjer-trafikken. Tenk hvor forlokkende det vil være: et flyvende skip, hvor passasjerer kan bevege seg fritt og nyde bekvemmeligheter vanligvis reservert for skip på sjøen, mens de blir fraktet frem med en fart som sjøgående fartøyer aldri vil kunne nå.»

Mens Lord Brabazon ikke har noen tro på at systemet vil kunne anvendes med sikte på frakt-fart over Atlanterhavet, fremholder Cockerells ivrigste tilhengere at lasteskipet vil kunne nyttiggjøre seg luftpute-systemet. Skip i denne form vil ri få fot over bølgetoppene uten å la seg sinke eller skade av de værste stormer. Reisenes varighet vil bli kortere og omkostninger tilsvarende lavere. Forskjellen i bølgenes høyde vil ikke innvirke på fjæringen av luftputen.

Det meldes forøvrig at luftpute-prinsippet blir aktivt prøvet i flere land. I Amerika har bl. a. Ford Motor Company med hell demonstrert en bil uten hjul, som «ruller» på en pute av luft.

JETFLY

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

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

Modell- og hobbyforretningen
ELECTROFON RADIO
Paradis - Bergen.

Også et luftens skip.

Uten tilknytning til Cockerells oppfinnelse vil vi nevne planene for et annet revolusjonerende luftens fartøy — disse fra en flymekaniker ved navn Leonard Cram, Yarmouth, England. Han har ferdig tegninger for et sirkelformet fly, som starter og lander vertikalt, og som, blir det hevdet, vil ta 500 passasjerer og gjøre 3 200 km i timen. Cramps Flyvende Vinge blir av oppfinneren betegnet som «den perfekte aerodynamiske form med struktur og styrke som et sykkelhjul».

Det kan synes langt frem til virkeliggjørelsen av Cockerells og Cramps planer. Men kanskje fører nettopp disse to oppfinnelsene til bygningen av et flyvende passasjer-lasteskip som vil revolusjonere sjøfarten. Sikkert er det at det land som først lanserer virkelige luftens skip vil få en enorm strategisk og økonomisk ledelse over den øvrige verden.

Fra R.A.F. Flying Review.



Av WILLY LEY

Vektløshet

Gjennom et lengere tidsrom har en gruppe vitenskapsmenn vært beskjefteget med å finne svar på et problem de vet vil dukke opp i løpet av noen år. Når man begynner å fly med raketter – først i forsøksfly, så i militærfly og til slutt i sivilfly – vil man oppleve en god del nye ting.

Vitenskapsmennene vet at etter starten vil menneskene i raketten bli utsatt for en stor påkjenning ved akselerasjonen, altså når farten stiger. Det vil føles som om man veier mange ganger så mye som man i virkeligheten gjør. Denne følelsen vil

vare i forholdsvis kort tid, og den etterfølges av den stikk motsatte følelse: det vil virke som om man ikke veier noe i det hele tatt. Man kunne resonnerer seg frem til at om akselerasjonen blir for sterk, vil den gjøre kroppslig skade, og man kunne også anta at følelsen av vektløshet ikke vil forårsake noen skade. Problemet var hvor forvirret (vitenskapsmennene sier desorientert) flyveren ville bli når han plutselig ikke veide noe.

Hvor sterk akselerasjon et menneske kan tåle, kunne man finne ut ved hjelp av store sentrifuger, og det viste seg snart at menneskekroppen var mye sterkere enn noen hadde trodd. Men den vektløse perioden (som vitenskapsmennene kaller «null-g tilstanden») kunne man ikke prøve – hvordan skulle man skaffe seg slike forhold?

Her må det bemerkes at man behøver ikke være langt oppe fra jorden for å føle seg vektløs, av den gode grunn at mennesket ikke kan føle gravitasjonen*) i det hele tatt. Det man føler er noe helt annet, nemlig det faktum at man er hindret i å følge tyngdekraften. Stolen man sitter på holder kroppen oppe, gulvet holder stolen oppe, og jorden holder gulvet oppe. Stolen, gulvet og jorden hindrer mennesket i å følge gravitasjonskraften, og det er denne

*) Gravitasjonen er den kraft som trekker tingene inn mot jordens sentrum. O.a.

motstanden man føler. Hvis kroppen fritt kunne følge tyngdekraften, ville man ikke føle noe i det hele tatt. Man ville kjenne seg vektløs. Om man fritt fulgte tyngdekraften i en lukket kabin, ville det mer føles som man svevde enn som man falt. Men det ville ikke være akkurat som å sveve – man har ikke noe ord for denne følelsen ennå.

Vitenskapsmennene var imidlertid ikke fornøyd med å sitte og tenke. De ville gjerne gjøre noen forsøk. To aper ble plasert i en lufttett kabin i en liten rakettkapsel og sendt 90 km til værs. På denne turen måtte de bli vektløse i flere minutter. Da de vel var kommet ned igjen og ble sluppet løs, var de sultne, og det var jo i og

spesiell måte med en jet-trainer, og oppnådde en tilsynelatende vektløshet i et halvt minutt. En prøveflyver gjorde forsøket, og oppdaget til sin forbløffelse at en blyant som hadde ligget foran ham steg til værs og svevet i kabinen foran ansiktet hans. Flyveren likte ikke forsøket, og avsluttet det allerede etter femten sekunder.

Dette fikk naturligvis mange til å riste på hodet. Var det så at vektløshet ikke var til å holde ut for et menneske? Eller var det noe å la sjøsyke, som jo angriper enkelte før skipet har gått fra kaien, og som andre aldri lider under? Hadde de vært så uheldige at de hadde funnet en mann som var ekstra følsom

En kattunge svever vektløs rundt i cockpiten på en F-94C Starfire i utvendig loop over Randolph Air Force Base, Texas. Fører er Dr. Siegfried Gerathewohl fra Flyvåpnets Flymedisinske Skole.



for seg et godt tegn. Et elektrokardiogram av hjertevirksomheten til apene, som var blitt tatt under rakettferden, viste ingen forskjell fra kardiogrammene som ble tatt dagen før og dagen etter. Men aper kan ikke snakke, og kunne ikke fortelle hvordan det *følt*es.

Så fant man ut en måte hvorpå et menneske kunne oppleve vektløshet uten å risikere noe. Man fløy på en

overfor fenomenet? Alt vitenskapsmennene kunne gjøre, var å håpe at det hadde vært tilfellet, og finne sikkert svar ved å forsøke igjen med flere andre.

Resultatene av forsøkene er nå offentliggjort, og de forteller at et lite antall av forsøkspersonene erklærte at vektløshet var ubehagelig, det ga kvalmefølelser osv., og de ville ikke prøve igjen. Et noe

3

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



Sivile kjenningsmerker

De internasjonale kjenningsmerker for sivile fly er plassert minst to steder på et fly: over en eller begge vinger, og på en av sidene av flykroppen eller på sideroret. Nasjonalitetsbokstavene følges av en bindestrek, deretter av tre eller fire bokstaver, eller av et nummer eller av en kombinasjon av bokstaver og tall. (I noen tilfeller under er første registreringsbokstav listet.)

AN	Nicaragua	PI-C	Filippinene
AP	Pakistan	PJ	Nederlandsk Vest-india
B	Formosa	PK	Indonesia
CB	Bolivia	PP	Brasil
CC	Chile	PT	Brasil
CCCP	Sovjet-Unionen	SE	Sverige
CF	Canada	SL	Saar
CN	Marokko	SP	Polen
CR	Portugisiske kolonier	SU	Egypt
CS	Portugal	SX	Grekland
CU	Cuba	TC	Tyrkia
CX	Uruguay	TF	Island
CY	Ceylon	TG	Guatemala
CZ	Monaco	TI	Costa Rica
D	Vest-Tyskland	TJ	Jordan
DDR	Øst-Tyskland	VH	Australia
EC	Spania	VP-A	Gullkysten
EI	Eire	VP-B	Bahama-øene
EL	Liberia	VP-F	Falkland-øene
EP	Iran	VP-G	Britisk Guiana
ET	Etiopia	VP-H	Britisk Honduras
F	Frankrike	VE-J	Jamaica
F-KH	Cambodja	VP-K	Kenya
F-LA	Laos	VP-L	Leeward-øene
F-O	Franske kolonier	VP-M	Malta, G. C.
F-OG	Guadeloupe	VP-P	West Pacific-øene
FT	Sudan	VP-S	Somaliland
F-VN	Viet-nam	VP-T	Trinidad, Tobago
G	Storbritannia	VP-U	Uganda
HA	Ungarn	VP-V	Sankt Vincent
HB	Sveits	VF-X	Gambia
HC	Ecuador	VP-Y	Nyasaland og Rhodesia
HH	Haiti	VQ-B	Barbados-øene
HI	Domonikanske Republikk	VQ-C	Kypros
HK	Colombia	VQ-F	Fiji-øene
HL	Syd-Korea	VQ-G	Grenada
HP	Panama	VQ-H	Sankt Helena
HS	Thailand	VQ-L	Sankt Lucia
HZ	Saudi Arabia	VQ-M	Mauritius
I	Italia	VQ-S	Seychelle-øene
JA	Japan	VR-A	Aden
JY	Jordan	VR-B	Bermuda
JZ	Nederlandsk Ny-Guinea	VR-H	Hong Kong
LN	Norge	VR-J	Johore
LV	Argentina	VR-L	Sierra Leone
LX	Luxemburg	VR-N	Nigeria og Britisk Cameroon
LZ	Bulgaria	VR-O	Borneo
MC	Monte Carlo	VR-R	Malaya
N	U.S.A.	VR-S	Singapore
OA	Peru	VR-T	Tanganyika
OB	Peru	VR-U	Brunei
OD	Libanon	VT	India
OE	Østerrike	XA	Mexico
OH	Finnland	XB	Mexico
OK	Tsjekkoslovakia	XC	Mexico
OO	Belgia	XH	Honduras
OO-C	Belgisk Kongo	XT	Kina
OY	Danmark	XY	Burma
PH	Nederland	YA	Afganistan
		YE	Yemen
		YI	Irak
		YJ	Ny-Hebridene
		YK	Syria
		YR	Romania
		YS	El Salvador
		YU	Jugoslavia
		YV	Venezuela
		ZA	Albania
		ZK	Ny Seeland
		ZP	Paraguay
		ZS	Sydafrika
		4X	Israel

større antall sa at de hadde ikke noe imot å føle seg vektløse. Endel andre fant følelsen behagelig, oppkvikkende eller vidunderlig. Og noen få fortalte at de ikke hadde avsluttet prøven før de var nødt til det, de ville ha fortsatt i all evighet om de kunne.

For å utfylle Willy Leys beretning litt, kan vi fortelle at vitenskapsmennene fant ut at følelsen av vektløshet kunne oppnås om man foretok en spesiell type utvendig loop under stor fart, slik at sentrifugalkraften oppveit tyngdekraften. Major Herbert Stallings ved Randolph Air Force Base i Texas har verdensrekorden i vektløs flyvning: han har etter tusenvis av turer i alt omtrent 38 timer. Han mener at romskipperen faktisk vil ha nytte av vektløsheten, fordi «man antagelig kan få like mye hvile av fire timers søvn under vektløse forhold som av åtte timer ellers, fordi det ikke er noe som trykker på kroppen. Han synes det er behagelig å være vektløs.

Ved siden av det fysiske ubehag som enkelte flyvere føler, mener noen radiogramkardiologer med at både åndings-system og blodomløp vil ta skade av langvarig vektløshet. Dessuten frykter man den psykiske påkjenning av slik flyvning.

I neste nummer forteller rakett-eksperten Willy Ley om ROM-FARTENS PROFETER



«Haien» - pris kr. 14.75

MODELLFLY

av Erik Engelhardt-Olsen

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

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

Klipp her

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

Navn

Adresse

Send denne kupong til:
ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

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

Fra flere lesere har vi fått opplysninger om C-120 Pack Plane. (Ettersom flyet er en prototype og ikke er satt i produksjon skal betegnelsen være XC-120): Vingspenn 33,3 m, lengde 26,4 m, toppfart 450 km/t, besetning 5. Flyet er bygget av Fairchild og er et militært transportfly med avtagbart lasterom.

1. Kan De gi meg opplysninger om det tyske flyet Messerschmitt Me-110?
Jan Engebret, Rana.

SVAR:

1. Messerschmitt Me 110 var det første to-motors militærfly Willy Messerschmitt konstruerte. Konstruksjonen ble påbegynt i 1936, men prototypen fløy først i 1938, for sent til å bli prøvet i den spanske borgerkrig. Første gang i aktiv tjeneste var i Polen i september 1939. Me 110 ble benyttet på alle fronter under siste krig. Typen ble utviklet gjennom seks utgaver fra 110 B til 110 G. Den siste utgave som bombejager og nattjager. Data for Me 110 G: To Daimler-Benz DB 605 B hver på

1350 HK. Propellene var tre-bladet. Bestykningen besto av to 30 mm og to 20 mm i nesene på flyet. To 20 mm faste kanoner som skjøt skrått opp forover og to bevegelige 7,9 mm maskingeværer som skjøt bakover. Den kunne også frakte to 500 kg bomber, eller 4 21 cm raketter.

Vingspenn 16,2 m, lengde 12,3 m, høyde 3,9 m. Totalvekt 10 000 kg. Topp hastigheten 544 km/t. Største rekkevidde 2 000 km. Besetning flyver og skytter.

1. Hvilket var det beste allierte fly under 2. verdenskrig?
2. Hvor gammel må man være for å kunne ta A-sertifikat for motorfly?
Mustang.

SVAR:

1. Man skulle anta at de fleste vil gi Supermarine Spitfire æren av å være det beste allierte fly under 2. verdenskrig.
2. 18 år.

1. Jeg vil gjerne ha data av F-101 «VOODOO» samt MIG 15.
2. Hvor fort kan Vampire gå?
3. Hvilken bevæpning har Boeing RB-47 E?

SVAR:

1. Se L.H. nr. 18. MIG 15 har en WK-1 jetmotor med løftkraft på 2400 kg. Maks.hastigheten 1050 km/t. Topp høyde 16 000 m. Flyvekt 7300 kg.
2. Det er mange utgaver av Vampire men en av de siste, MK50 har følgende data: Det har en Goblin 3 jetmotor med 1500 kg løftkraft. Maks.hastighet 880 km/t, topp høyde 12 800 m. Rekkevidde 1960 km. 4 20 mm ka-

noner. Vingspenn 11,6 m, lengde 9,4 m. Vekt 4 700 kg.

3. Boeing RB-47E har to 20 mm kanoner i halen.

1. Hvilket russisk jetfly går hurtigst?
2. Hvor fort går MIG 17?
3. Hvor mange Sabre F-86 har Norge?
Hilsen T. A.

SVAR:

1. Så vidt man vet er MIG 19 den hurtigste russiske jetjager. Maks.hastigheten oppgis til 1561 km/t (eller Mach 1,4).
2. MIG 17 har en toppfart på Mach 0,975.
3. Flyvåpnet gir ikke antallet på sine fly.

1. Jeg ønsker opplysninger om Bristol Beaufort transportfly?
2. Ville dette flyet være effektivt i et moderne flyvåpen?
3. Hvordan lander et jet katapultfly?
Knut L. Sjurseth.

SVAR:

1. Bristol 152 Beaufort ble konstruert i 1937 først som rekognoseringsbomber og senere som et torpedofly. Prototypen fløy i oktober 1938 og i 1939 ble den første utgaven Beaufort I satt i produksjon. I løpet av de fire år som typen var i aktiv tjeneste, gjennomgikk den mange forbedringer, med bedre motorer og kraftigere bestykning. Beaufort ble også fabrikert i Australia. En regner med at det ble bygget over 700 av Beaufort-serien før den ble utskiftet med den mere moderne Beaufighter. Vingspenn 17,7 m, høyde 13,6 m, høyde 3,78 m. Totalvekt (med torpedoer) 10 tonn

Maks. hastighet med torpedoer 370 km/t. Tjenestehøyde 6 862 m. Normal rekkevidde 2 333 km.

2. Nei.
3. For å bremse opp landingshastigheten av fly (også jetjagere) som lander på hangarskip, har flyene en hake i halen som haker seg til en «strikk» når flyet setter seg på dekket.
4. Får se på det.

1. Hvor kan jeg få tak i opplysninger om seilflykurset?
2. Kan De si meg fabrikkene til: B-25 Mitchell, Skyraider og Balliols?
Hilsen A. F.

SVAR:

1. Norsk Aero klubb, Karl Johansgt. 18, Oslo.
2. B-25 MITCHELL fabrikeres av North American Aviation Inc., Los Angeles Municipal Airport, Inglewood, California. SKYRAIDER fabrikeres av The Douglas Aircraft Company Inc., Santa Monica, California. SEA BALLIOLS fabrikeres av Boulton Paul Aircraft Ltd., Wolverhampton, England.

1. Kan dere gi meg opplysninger om hvor stor fart et F4D Skyray gjør, og hvor høyt det kan gå?
2. Hvilket fly ble mest brukt under 2. verdenskrig her hjemme?

SVAR:

1. Topp hastigheten er oppgitt til 1158 km/t. (eller Mach 0,95). Tjenestehøyde er 14 630 m.
2. Vi forstår det slik at De mener tyske fly. Jagerflyene ME-109, ME-110 og transportflyet JU-52.



Wing Commander Guy Gibson
V.C., D.S.O. & Bar, D.F.C. & Bar.

Guy Gibson!

Vi bomber i natt

INNLEDNING

Guy Gibson var født 12. august 1918. 18 år gammel avsluttet han sin skoleutdannelse i Oxford og gikk inn i Royal Air Force fordi han hadde lyst til å fly.

Da hans tjeneste var slutt våren 1939, aktet han å overta en sivil stilling som testflyver. Men på denne tiden var situasjonen ute i verden alt annet enn sikker. Mussolini hadde okkupert Albania og Hitler var begynt å røre på seg for alvor. Så Gibson ble i flyvåpnet.

Da krigen brøt ut i september var han Flying Officer eller løytnant og stasjonert ved en bombeflyavdeling i Lincolnshire, og han ble derfor med i R.A.F.s operasjoner fra krigens første uker.

I den første tiden var det tokter med svært liten brodd, fordi det var så sørgelig bevendt med materiell. De unge flyverne var ofte bitre. Men smått om senn ble det bedre. Gibson var med på tokter av mange slag – operasjoner mot tysk skipsfart i Nordsjøen og i norske far-

«En større kriger har England aldri fostret» – uttalte Luftmarsjal Harris om Guy Gibson. Her begynner Gibsons egen beretning om toktet som skaffet ham Victoria-korset og udødelighet!

vann, bombing av tyske havner og byer, angrep mot oljelagre og transportlinjer under krigen i Frankrike, og den systematiske bombingene mot den truende flåten av invasjon fartøyer som tyskerne gjorde klar i havnene langs Kanalen. Han gjorde seg snart bemerket og ble Flight-Lieutenant i 1940.

Samme året fikk han sitt første D.F.C.

I oktober 1940 ble Gibson beordret til en nattjagerskvadron. Det var han selv som hadde ønsket å bli overført til Fighter Command, for han ville ikke ha den regulære hvileperiode, og i nesten to år deltok han i jakten på tyske bombefly om natten.

I 1941 ble han Squadron Leader. Så, året etter, ble han atter beordret til å ta en hvileperiode. Igjen forsøkte han på alle måter å unngå den og trakk i mange tråder. En dag hadde han sett fotografier fra et masseangrep mot Renault-verkene i Paris. Nå ville han søke seg tilbake til Bomber Command. Han fikk sitt ønske og slapp hvileperioden.

Nå var han blitt Wing Commander eller oberstløytnant, bare 24 år gammel, og gjennom hele 1942 var han aktivt med i en lang rekke bombetokter med stadig økende slag mot Tysklands industri og kommunikasjoner.

Samme året fikk han utmerkelsen D.S.O.

I mars 1943 skulle Gibson etter gjeldende regler i Bomber Command ha en hvileperiode på 6 måneder. Han hadde da vært i praktisk talt uavbrutt tjeneste helt fra krigens begynnelse, og selv gjennomført 173 lokter.

Men det ble ingen hvileperiode denne gangen heller.

I den dypeste hemmelighet ble det i disse dager planlagt et angrep mot et mål av livsviktig betydning for Tyskland. En elite-skvadron skulle gjennomføre angrepet – hvis det da var mulig å gjennomføre det.

Til å skape denne skvadronen, trene den og lede den ble Gibson valgt . . .

Følg med i Guy Gibsons dramatiske beretning i de kommende nummere av Luftens Helter!

1. SQUADRON X

Det var midt i mars 1943.

Luftvernet i Frankrike var ikke imponerende. Det var spredt og tilfeldig og gikk først og fremst ut over etternølerne som av en eller annen grunn hadde trøbbel. For øvrig var det en vidunderlig kveld. Fullmånen skinte inn i Lancasteren og lyste opp cockpitene. Dypt under oss lå Frankrike med grå konturer delvis skjult under et tynt slør av hvite skyer.

Det var varmt i flyet. Jeg ropte til telegrafisten: «Hei, Hutch! Slå av varmen.»

«Gudskjelov!» sa han.

Varmen i Lancasteren kommer ut like bak ryggen på telegrafisten, og Hutch trakk et lettelsens sukk etter å ha lidd i stillhet lenge.

Rundt meg, over, under og i alle himmelretninger seilte Lancasterne på vei mot målet, de fløy med stor hastighet og holdt stø kurs. De stakk liksom det kraftige bakpartiet frem og så mektigere ut enn noe jeg hittil hadde sett i denne krigen.

Humøret var på topp, for det var mitt siste raid før jeg dro på permisjon. Jeg hadde gjort 173 turer uten lengere hvil. Det var nesten for godt til å være sant at jeg skulle reise ned til Cornwall sammen med min kone etter dette raidet mot Stuttgart. Jeg gledet meg til å spasere til St. Ives med pipa i munnen og med hunden min, Nigger, i hælene. Jeg skulle stå der og se nordvesten sette sjøen i kok. Om kvelden ville jeg sitte i en god stol og glane i taket og klø hunden bak øret, i stedet for å sitte tusener av fot oppe i luften med en surstoffmaske for ansiktet.

Ingen bomberaid som skulle organiseres . . .

Mens jeg satt i dype tanker, skrek maskinisten:

«Babord ytre stanser, sir!»

Sannelig. Motoren sang på siste verset. Jeg følte det på trotten. Der var ingen hestekrefter igjen der. Den tungt lastede Lancasteren måtte snart miste høyde.

Sørgelige greier. Hvis jeg returnerte nå, måtte jeg til pers igjen i morgen kveld. Hvis vi var i live ved den tid da. Kanskje været ville slå seg vrangt. Kan hende måtte jeg vente i fire dager. Og så gikk permisjonen i vasken. Her var det best å fortsette.

Navigatøren, Scriv, satt på sin post og klødde seg i hodet da fartsmåleren tok til å svinge hurtig nedover.

«Hva skal vi gjøre, Scriv?» sa jeg.

«Det bestemmer De.»

«O.K. Scriv; vi fortsetter i lav høyde, og prøver å stikke litt opp når vi skal slippe bombelasten.»

Lancasteren sank rolig ut av formasjonen. Den lignet en skadeskutt fugl. På alle kanter blinket luftverngranatene opp fra Mannheim, Frankfurt og Mainz. Der vi befant oss hadde vi liksom orkesterplass og kunne se ildstripene fare hen over himmelhvelvet mot kameratene våre. Tyskerne skjøt ikke på meg. Ikke med mitraljøser engang. De trodde muligens at jeg var en nattjager. Nå og da så jeg en Lancaster 600 meter over meg idet den ble fanget som et møll i en flamme, og insektingene blinket i søkelyset. Og jeg syntes jeg

kunne kjenne igjen de forskjellige flyene idet de passerte over det lysende kjempebålet som var byen Stuttgart.

En fire tonns bombe hvinte forbi vingetippen og et par sekunder etter kom et veldig, langsomt lysglimt fra stedet hvor den eksploderte. Lufttrykket slengte Lancasteren kant i kant som den skulle være et vissent blad. Litt senere oppdaget jeg en haglskur av brannbomber ikke mer enn 200 meter foran frontglasset. Det er så sin sak å ligge dypt under hovedstyrken i et større bombeangrep.

Vi droppet vår egen last, og den stakkars Lancasteren rykket til da bombene falt ut av bunken på den. I neste øyeblikk svingte jeg krapt og dukket ned mot bakken.

Ingen snakket stort under angrepet, men så snart vi var ute av målområdet, skravlet de i munnen på hverandre.

«Perm i morgen.»

«Jeg drar på fisketur.»

«Jeg går til køys.»

«I morgen reiser vi på perm.»

Vi lurte oss vekk fra nattjagerne og var snart tilbake over England, og kort etter var jeg på rommet mitt og pakket koffertene. Så gikk jeg til køys og drømte om de blå bølgene og klippene i Cornwall.

Neste morgen våknet jeg sent. Det suste for ørene, øynene var røde og såre og kjentes som de var fulle av sand. Jeg hadde lyst til å bli liggende i den varme sengen og ta livet med ro. Jeg ønsket å være alene med tankene mine. Etter ett års slit begynte jeg å gå trett. Det hjelper ikke hva du sier, det menneskelige

legeme tåler ikke mer enn en viss påkjenning.

Charles, adjutanten, kom inn. «Er det noe viktig?» spurte jeg søvn-drukken.

«Det er beordringen, sir.» Han hørtes trist ut, eller også hyklet han forbasket godt.

«Beordring? Hvorhen?»

«Til 5 Group.»

Jeg sto for tur til å ta hvileperiode, visste jeg. Sjefen hadde nevnt at jeg hadde gjort nok for en stund, men dette kom som et sjokk. Beordret til overkommandoen!

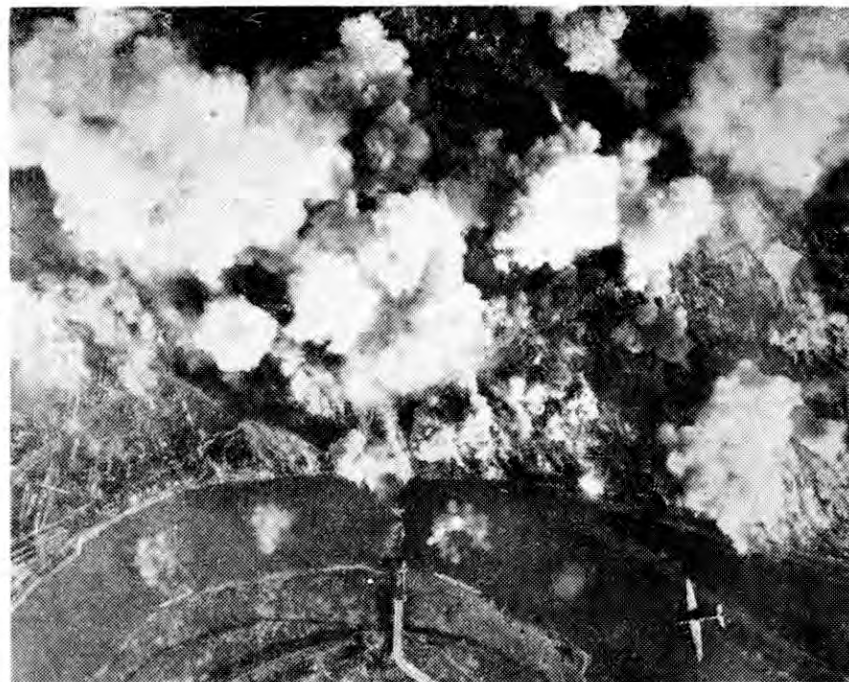
Jeg løftet av mikrofonen ved siden av sengen og ba om å få snakke med gruppekommandoen. Charles satte seg ned i hjørnet og betraktet Nigger som tygget iherdig på en av tøflene mine på matten foran kaminen.

Noen ord med stabssjefen, og saken var klar. John Searby skulle overta skvadronen og jeg måtte innfinne meg ved gruppekommandoen i morgen ettermiddag. Grunnen var at sjefen for Bomber Command ville ha meg til å skrive en bok til bruk for aspiranter til bombeflyvåpnet.

«Skrive en bok!» Noe slikt hadde jeg aldri drømt om, og hvem i all verden kunne gjøre det nå som bombeoffensiven så vidt var begynt.

Jeg hadde håpet på å få kommandoen over en stasjon, eller i det minste en jobb hvor jeg kunne følge med i operasjonene. Det verste av det hele var at permisjonen gikk i fløyten.

Jeg ba Charles sende et telegram til Eve, min kone, og gi beskjed om at resten av besetningen min kunne dra på ferie. Charles telefonerte til Bridge Hotel og bestilte et stort privatrom.



En britisk Lancaster over Ruhr. Legg merke til den ødelagte broen midt på bildet.

Om kvelden holdt vi et dundrende kalas. Vi drakk vin og sa mange vakre ord til hverandre. Jeg reiste meg og holdt en jammerlig tale. Jeg stirret nervøst på glasset mitt, og gutta hørte på ille berørt.

Jeg sa at jeg hadde vært på skvadronen et år og nødig ville forlate den. Jeg ønsket den lykke til i kommende operasjoner og roste den som den beste skvadron i Bomber Command. Men så snublet jeg i ordene og satte meg forvirret ned. De andre trøstet meg med oppmuntrende ord.

Så skålte vi litt.

Neste dag dro jeg til Grantham. Gruppekommandoer er noen under-

lige steder i alminnelighet, og dette var ingen unntagelse. Der er en stille, kjølig, effektiv atmosfære. Kvinnelige flysoldater løper frem og tilbake med tekopper. Trette menn vandrer gjennom korridorene med røde mapper under armen. Det gule lyset over sjefens og stabssjefens kontordører brenner stadig som tegn på at de er opptatt. Viktige avgjørelser tas i ett vekk. Det er lite eller ingen fritid, og jeg følte meg ikke hjemme der i førstningen.

Da jeg hadde vært der noen dager og såvidt var kommet i gang med skrivingen, sendte gruppesjefen bud etter meg. Luftmarsjal Coryton var

til vår store sorg borte og den nåværende sjef var Ralph Cochrane, en mann med skarp hjerne og store evner som organisator. Han gratulerte meg med stjerne til min D.S.O. og sa plutselig:

«Hvordan er det? Har De lyst til å ta nok en tur?»

Jeg fikk en klump i halsen. Mere flak. Flere nattjagere. Men jeg svarte tappert:

«Hva slags tokt er det, sir?»

«Et uhyre viktig angrep, kanskje det mest ødeleggende vi kan prestere. Jeg har ikke lov til å si mere foreløpig. Vil De ta det?»

Jeg svarte at jeg kunne saktens gjøre det og prøvde å huske hvor jeg hadde anbrakt flyutstyret. Det så ut til at det hastet, og jeg var redd vi måtte starte samme kvelden.

Men to dager gikk, og ingenting hendte.

Tredje dagen sendte han bud på meg igjen. I kontoret var også Air Commodore Charles Withworth, en av de yngste basesjefene i 5 Group. Cochrane var elskverdigheten selv.

«Jeg spurte forleden om De ville gjøre et tokt til. De svarte ja, men jeg må advare Dem. Dette er ikke noe vanlig raid. Og det kan ikke gjennomføres før om to måneder.»

Pokker også, tenkte jeg. Det er *Tirpitz*. For en idiot jeg var som gikk med på det.

«Dessuten er treningen så viktig at øverstkommanderende forlanger at vi skal sette opp en ny skvadron for jobben. Det blir Deres oppgave å organisere avdelingen. Som De vet forlanger jeg effektivitet, og jeg forlanger at De skal gjøre arbeidet grundig. De skal holde til på Whitworths hovedbase ved Scampton.

Hva besetninger angår, må de selv plukke ut de beste vi har. Wing Commander Smith fra staben hjelper Dem med bakkemannskaper. Vi har hastverk og treningen må begynne straks. Husk at De har et krevende program, og skvadronen må være på vingene innen fire dager. Gå opp til Cartwright og gi ham en liste over de flyverne De ønsker. Han gir Dem all den hjelp De trenger.»

«Men hva slags trening, sir? Og mål? Jeg kan ikke drive . . .»

«Dessverre kan jeg ikke si mere for øyeblikket. Plukk ut flyvere og besetninger, gjør dem klar til å fly, så skal vi se nærmere på saken da.»

«Hva med fly og utstyr?»

«Utrustningsoffiseren, major May, sørger for det. Mere var det ikke denne gangen, Gibson.»

Han bøyde seg plutselig over papirene på pulten. Det var tegn til at jeg måtte gå. De hadde et stort raid å organisere til kvelden. Idet jeg skulle lukke døren, så han opp igjen. «La meg høre fra Dem når De er klar. Og husk. Ikke en sjel må vite noe. Det er en ganske alminnelig ny skvadron De setter opp. Vi må holde saken hemmelig for enhver pris.»

Jeg lukket døren.

«Vi ses på Scampton,» sa Withworth. «Hvis du kommer bort om et par dager, skal jeg sørge for innkvartering. Hvor mange karer tar du med deg?»

«Omtrent 700.»

Jeg sto alene igjen og følte meg ensom og forvirret. Charles Withworth dro tilbake til Scampton, og jeg gikk ovenpå for å snakke med en rekke personer som gjør livs-

viktig arbeid for Royal Air Force, men er ukjent for publikum. De er for gamle til å fly og steller i stedet med utrustning, fly, personell.

Den første jeg snakket med var en fyr med røde mustasjer. Cartwright het han og satt bak en kolossal skrivepult. Hans bransje var flybesetninger. Det tok meg en time å velge mine flyvere. Jeg skrev navnene ned og leverte ham listen. De var etter mitt skjønn de dyktigste bombeflyverne i gruppen. Jeg visste at hver enkelt av dem hadde fløyet de fastsatte antall operative toktet og at de skulle ha hvileperiode. Og jeg visste også at alle som én heller ville påta seg denne spennende oppgaven enn å ta hvil. Cartwright hjalp meg med besetningen, for dem kjente jeg ikke så godt, og vi fikk gode folk. Kanskje han undret seg litt over at jeg hadde det så travelt og var så nøye på hvem jeg ville ha.

Så gikk jeg videre til neste kontor. Vi trengte ti fly til å begynne med og alt tilbehør. Senere måtte vi ha flere. Det var en vrien oppgave. Vi skulle ha så mange underlige saker: stillaser, traller, reservehjul. Cartwright var med og lovet at alt sammen skulle være på plass i Scampton neste dag.

Tilbake til en annen kolossal skrivepult. Her skaffet jeg meg flyutstyr, kjøretøyer, senger, ulltepper, fly, skrivemaskiner, telt, håndklær og øl. Samt en del reservemotorer. Alt dette tok tid. Hele dagen gikk med.

Neste morgen besøkte jeg personell-sjefen og ordnet med bakkemannskaper. Vi tok noen fra hver skvadron og plukket ut underoffiserene omhyggelig. Jeg måtte og skulle ha de beste. Så til W.A.A.F.-

sjefen for å be om kvinnelige sjåfører og kokker.

Arbeidet vokste meg snart over hodet, og jeg skaffet meg en stor notisbok og skrev ned alt sammen i en lang liste. Hver gang en ting var i orden, merket jeg det av, men om kvelden var mye ugjort. Så meldte jeg meg for stabssjefen, Air Commodore Harry Satterly, en svær bryter som pleide å gå like på saken. Der gikk det hele som en røyk.

På to dager var skvadronen satt opp. Den var uten navn og nummer. Den avdeling av flydepartementet som gir skvadronene nye nummer og kjenningsbokstaver, visste ingen ting om oss. Derfor kalte vi avdelingen Squadron X.

Alle mannskapene skulle møte på Scampton neste morgen. Treningen tok til samme ettermiddag. Sjefen erklærte at tiden var knapp. Men vi hadde gjort en god begynnelse.

Et eller annet sted i London var andre menn i arbeid, og de hadde enda større hastverk. De bar ingen uniformer, for ikke å snakke om medaljer. De arbeidet med diagrammer, sprengstoff, metall og jernbetong. Og oppe i fjellene i Wales sto de og hørte mars-stormene hyle hånlige under eksperimentene der. Men de slet og slavet, de ventet og ba og ville ikke gi opp håpet.

Neste kveld kom jeg til messen på Scampton med Nigger i hælene på meg. Jeg tror han kunne lukte et kalas under oppseiling, og der ble han da heller ikke skuffet. Gutta var på plass. Jeg kjente alle flyverne, navigatorene og bombesikterne, men en del skyttere og telegrafister hadde jeg ikke sett før.

En fyr stakk et glass whisky i hån-

den på meg og satte et krus øl på gulvet til Nigger, hunden var tørst som et bybud. De pratet fag der inne så det duret under takbjelkene. Mål. Baser. Bomber. Gamle kamerater. Slik kan bare kampflyvere snakke. Disse karene hadde gjennomgått litt av hvert, det kunne du se på øynene deres. Men de vek ikke tilbake for nye ildprøver. De var Bomber Commands elite.

Tilsammen visste de formodentlig mere om bombing enn noen annen skvadron i verden.

Fra alle kanter av jordkloden var de kommet: fra Australia, Amerika, Canada, New Zealand og Storbritannia. Alle var frivillige. Alle hadde bare ett ønske: å komme i kamp med fienden. Mens jeg sto der og pratet og skålte med dem, svulmet jeg av stolthet. Dette var de kjekkeste karene i hele verden!

Fra 106. Squadron kom tre besetninger. Hoppy, selvfølgelig, og Dave Shannon fra Australia. En kanadisk flysersjant, Burpee, var tredjemann. Han hadde nettopp giftet seg med en engelsk pike og var på jakt etter hus. Det var lettere sagt enn gjort. Resten av karene fra 106 ville gjerne ha vært med de også.

Fra Midt-Østen kom den eldste vingsjefen, «Dinghy» Melvyn Young. Cambridge universitet, California og 65 tokt over Nord-Afrika. Dinghy kalte de ham, fordi han hadde nøllandet i Middelhavet to ganger og reddet seg i gummibåten hver gang. Melvyn var en kjempe og en dyktig organisator. Dessuten en glad beger-svinger.

Fra New Zealand kom Les Munro fra 97. Squadron. Som alle newzealendere var han en sjarmerende

type med glimrende rulleblad. Han gjorde alltid det rette i en farlig situasjon. Nå sto han der og nippet til glasset og pratet lite, men tenkte desto mere.

Så var det en kar som het David Maltby, høy og stillferdig. En første-klasses flyver.

Brooklyn ga oss Joe McCarthy. Han var en av de amerikanerne som meldte seg frivillig til Royal Air Force før Amerika kom med i krigen. Han kunne ha gått over i U.S.A.s flyvåpen, men foretrakk å bli hos oss. Han kom fra samme skvadron som Les, og de to var fine venner. Det ble vi alle den historiske kveld da vi innviet Squadron X messen i Scampton. Portrettene av Babe Learoyd og sersjant John Hannah så ned på oss i den tradisjonsrike hallen, som om de gjerne ville slutte seg til oss. De hadde vunnet Victoria-korset under tjeneste på Scampton.

Eton ga oss Henry Maudslay, den andre ving-sjefen. Han var skolens beste løper i sin tid, og nå var han en av de beste flyverne fra 50. Squadron. Her sto han rolig og forekommende uten å drikke stort. Henry ble en av skvadronens drivende krefter under bombetreeningen.

Der var andre, Micky Martin fra Australia med sine landsmenn, Jack Leggo, fenomenal navigatør, og Bob Hay, bombeleder fra gruppekommandoen. Toby Foxley, Les Knight og Len Chambers var også fra Australia. Alle hadde D.F.C. og forsto å nyte livet mens der var chance til det.

Et par av min egen besetning moret seg med å skjenke Nigger full. Terry, Spam, Trevor og Hutch var gått til sengs for lenge siden.

Nigger slapset i seg fire krus og vaklet nedover korridoren med et langt vått siksakspor etter seg. Den gikk til sengs med halen mellom bena. Selskapet fortsatte til langt på natt, og Charles Whitworth og hans nestkommanderende Briggy stakk innom for å ønske oss velkommen til Scampton.

Ingen kunne unngå å se at denne skvadronen var litt utenom det vanlige. Oppvarterne studerte oss nysgjerrig. De hadde aldri sett så mange flyvere med D.F.C. og D.S.O. og andre dekorasjoner, og de lurte på hva som var i gjære. En av dem fortalte meg at ryktene svirret alt fra første stund:

«Har dere hørt om den nye skvadronen?»

«De skal til Russland.»

«De er nettopp kommet hjem fra Nord-Afrika.»

Personellet merket det selv. De var selv nysgjerrige og undret seg. De var stolte over å tilhøre en eliteavdeling, men de ville gjerne vite hva de skulle gjøre. De mente de hadde rett til å få vite noe. Coles, en kanadisk navigatør, tok mot til seg og spurte meg rett ut. «Jeg vet om enda mindre enn deg, kamerat, men klokken halv ti i morgen tidlig skal jeg gi en orientering,» sa jeg.

Forts. neste nr.

Annet kapitel i Gibsons egen beretning: DET HEMMELIGE VÅPNET, følger i neste nummer av Luftens Helter.



«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.

Vi kan ennå skaffe!

1. Oberstens dødsflyvning
2. Duell i luften
3. Først over Atlanteren
4. De flyvende tigrene
5. Lydmurens forbannelse
6. Orkan på rute 423
7. På dødens vinger
8. I kamp med døden på 88° N
9. Høk over høk
10. Ett fly savnet
11. Høyt spill
12. Operasjon «Tiger»
13. Nattens bytte
14. Hopp — eller dø!
15. Det store oppdraget
16. I jungelens klør
17. Jetflyveren som ble redd
18. Mot ukjent mål
19. Lydmurens beseirer
20. Først over Nordsjøen
21. Dødsflyet.
22. Rekordene faller
23. Våghalsen
24. Farlig last
25. Med døden i hælene
26. Den flyvende cowboy
28. Japanernes skrekk
29. Uten overmann

30. Helten fra Shangri-La
31. Først over Stillehavet
32. Nødlanding
33. Oppdrag Selvmord
34. Burma-skvadronen
35. En luftens ridder
36. Ildprøven
37. SOS fra Clipper 943
38. Spitfire
39. Det gjelder livet
40. Himmelraketten
41. Operasjon «Tarzan»
42. 56. Squadron
43. Rødt for fare
44. Omkapp med døden

Hvis Deres forhandler ikke kan skaffe Dem de nummer som De ønsker så send Deres bestilling direkte til forlaget, adresse:

LUFTENS HELTER, Oslo 18.

Pengene kan De sende i postanvisning (eventuelt med bestillingen skrevet bakpå anvisningen). Alternativt kan De be om å få de bestilte hefter tilsendt i postoppkrav, slik at De betaler ved mottagelsen.

Jeg ønsker tilsendt følgende nr. av

LUFTENS HELTER

Betaling følger i postanvisning/mot oppkrav.

Navn

Adresse

Send denne kupong til: LUFTENS HELTER, Oslo 18..



Wing Commander ROBERT STANFORD TUCK, D.S.O.; D.F.C. & 2 Bars.

Les om denne eventyriige jagerflyveren i boken «FLY FOR LIVET».

Bli Flyger!

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



En til flygeryrket går gjennom **FLYGESKOLEN**,
tar opp nye aspiranter ca. 5. mars. Søknadsfrist 1. februar.
Få alle opplysninger - gratis og uten forpliktelser - ved å skrive til
Krigs- og forsvarskommissariatets Skolerekrutteringskontor,
Landskildhus Festning, Postboks 959, Oslo.

INDR
SERVO