

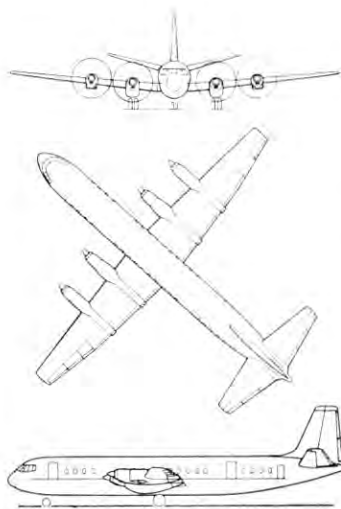
LUFTENS HELTER



Flybilde
som bilag

Nr. 6 (50)
Kr. 1,-

Joe Foss' luftsirkus av Ke
Brenno



VANGUARD (V. 951)

Produksjon: Vickers-Armstrong Ltd., Surrey, England.

Type: Turboprop passasjerfly for kort- og mellomdistanser.

Motor: Fire Rolls-Royce Tyne 2 turbopropmotorer hver på ca. 5000 hk.

Marsjfart: 685 km/t i 6000 m høyde.

Rekkevidde: Over 3200 km med full last.

Startbane: 1880 m fullt lastet.

Vekt: Ca. 35,5 tonn tom, lastet 61.

Passasjerplasser: Inntil 139.

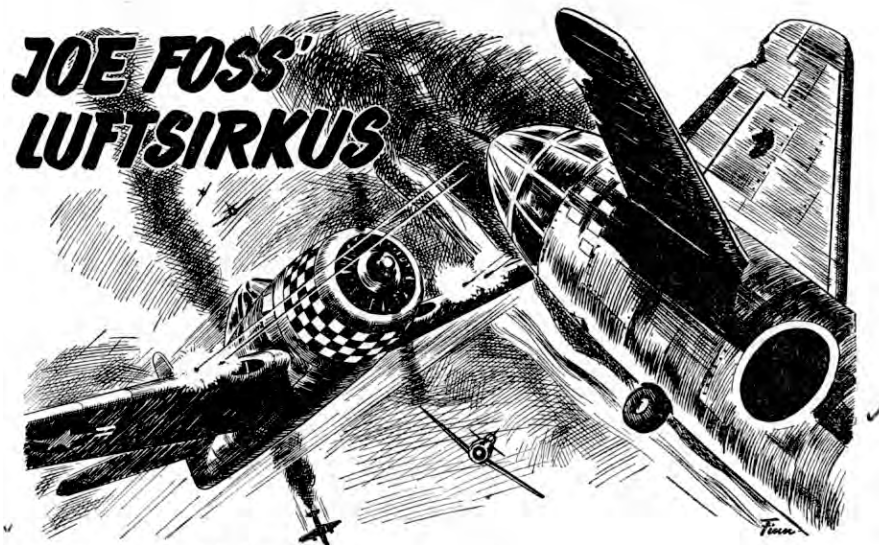
Vingspenn: 36,96 m.

Lengde: 37,45 m.

Høyde: 10,12 m.

Andre opplysninger: Vanguard er resultatet av planer fra 1954 om en videreutvikling av Viscount, samt av flyselskapet B.E.A.'s behov. Den første modellen, V. 951, som B.E.A. skal ha 6 av, fløy første gang i januar i år, og blir levert i mars 1960 når den sannsynligvis blir satt inn på ruten London—Oslo. V. 952 og V. 953 får kraftigere motorer, større fart, lasteevne og rekkevidde. Vanguard er det første européiske annen-generasjons passasjerfly. Turboprop-driften og stor lasteevne vil muliggjøre halvering av billettprisene. Det store lasterommet under passasjer-kabinen gir god anledning til kombinert gods- og passasjertrafikk.

nuar i år, og blir levert i mars 1960 når den sannsynligvis blir satt inn på ruten London—Oslo. V. 952 og V. 953 får kraftigere motorer, større fart, lasteevne og rekkevidde. Vanguard er det første européiske annen-generasjons passasjerfly. Turboprop-driften og stor lasteevne vil muliggjøre halvering av billettprisene. Det store lasterommet under passasjer-kabinen gir god anledning til kombinert gods- og passasjertrafikk.



Av KENN BRENNAN

I.

Spar på blyet

— Spar på blyet gutt! Når du skyter etter noe gjelder det ikke bare å treffe, det gjelder å treffe med det første skuddet!

Joe Foss syntes han kunne høre den rolige stemmen ennå. Den sindige formaningen til faren, Frank Foss, den gang Joe hadde fått sin første salongrifle, til å skyte kaniner og kråker med. Det var på guttens femtende fødselsdag, og det var en

kostbar presang. Det var ikke så flust med penger på farmen i Syd-Dakota den gangen, til tross for at farmen med sine 1200 mål bølgende åkerland var regnet for å være en av de beste av sitt slag i distriktet. Men det var dårlige tider i slutten av tyveårene, her som annetsteds, og Frank Foss måtte slite sent og tidlig for å få endene til å møtes. Forsiktighet og sparsomhet var ikke bare attråverdige dyder. Det var en nødvendighet, og Frank Foss hadde lært det som kunne læres om spar-

**Kampen om Guadalcanal ga Amerika mange helter
— men ingen som jagerflyveren Joe Foss.**

somhet fra de karrige forholdene i den lille fjellbygden i Norge som han var født og oppvokset i.

— Spar på blyet gutt!

Akkurat i dette øyeblikket kunne man ikke finne riktigere råd. Rett foran Joe Foss lå en Japseejager, en Zero, på halen etter den sønderskutte Grumman-jageren, som Joes beste venn, Bill Marontate, forsøkte å få velberget tilbake til Henderson Field. Joe Foss visste ikke hvor mange skudd han hadde igjen i magasinene sine, men han antok at han bare kunne greie en kort, ørliten salve. Like bak seg hadde han to andre Zero'er. Hvis han og Bill fikk noenlunde fritt spill, og fikk kvittet seg med den ene Zero'en, skulle de ha en chance til å rekke frem til plassen. Japsene kunne ikke ta dem igjen når de ga full gass, og slik situasjonen lå an i øyeblikket, med Bills fly skutt til pinneved og han selv med tomme magasiner, kunne de godt være bekjent av å forsøke å riste forfølgere av seg.

De fem flyene stupte ned gjennom det forrevne skydekket, mot høydedraget som hevet seg syd for den tette, frodige jungelen. Joe Foss rykket til i setet da han plutselig fikk øye på den grågrønne fjellsiden rett foran seg. Han kastet flyet over til venstre og skar noen få meter over flyet til Bill Marontate som hadde foretatt den samme, brå manøveren i samme øyeblikk. Og nå gikk det opp for Joe Foss at det hadde vært iskald beregning fra Bills side. Zero-jageren som hadde hengt i halen etter Bill Marontate greidde ikke svingen. Den fortsatte rett inn i fjellsiden og eksploderte med et kraftig lysglimt. Joe Foss fortsatte svingen

og trakk flyet opp da han hadde kommet over på motsatt kurs. Rett over ham lå de to andre Zero-jagerne, side om side med kurs mot skydekket. De to japanerne som fløy dem hadde vært hurtigere i vendingen enn kameraten som fløy inn i fjellsiden. De hadde trukket flyene rett opp og foretatt en vanlig Imelmansving, men de hadde kjørt farten av flyene i mellomtiden, og i dette øyeblikket hadde Joe Foss det ene Zero-flyet i sikte sitt. Han ga gass og kortet i løpet av noen sekunder inn avstanden mellom seg og Zero-jageren så meget at han mente holdet var rimelig. Han trykket inn avtrekkerknappen. De fire maskingeværene hans spyttet ild samtidig. Zero-jageren oppløste seg i småbiter for øynene hans. En fallskjerm foldet seg ut i virvaret av vrakstumper, røddotter og stikkflammer. Joe Foss la Grumman-jageren over i en krapp høyresving og satte kursen mot Henderson Field. Han landet noen minutter senere. Bill Marontate sto og vinket til ham ved slutten av runwayen. Han hadde måtte buklande, men flyet hadde ikke fått større medfart enn at mekanikerne ville kunne få det klart i løpet av natten.

De var vant til slike jobber på Henderson Field. Det var knapt med materiell på plassen, knapt med ammunisjon, knapt med bensin, knapt med alt som tenkes kunne. Forsyningsapparatet arbeidet under press, det ene skibet etter det andre ble senket av japanske ubåter eller bombefly. Noen få kilometer borte lå japanske artilleristillinger og bestrøk plassen med tungt skyts. Japanske bombefly angrep plassen

døgnet rundt, og hver gang hadde de en «jagerparaply» av Zero'er, disse jagerne som hadde flyegenskaper som på mange måter var amerikanernes Grumman «Wildcat» langt overlegne.

«Henderson Field må holdes» var den stående ordren fra hovedkvarteret. Hvis flyplassen gikk tapt, ville japanerne lett kunne tilrive seg luftherredømmet over Guadalcanal, og da ville de amerikanske styrkene på øya være ferdig. Og hvis Guadalcanal gikk tapt, ville alt være tapt. Derfor ble alt det materiellet som kunne unnværes sendt til Henderson Field, og flyverne som fløy dem var valgt ut blandt det beste menneskemateriellet det amerikanske flyvåpen rådde over.

En av dem var Joe Foss.

II.

Joe Foss

Det var så visst ikke sunget for hans vugge at han skulle bli flyver. Han var bondegutt i ordets rette forstand, og det var meningen at han skulle overta den farmen Frank Foss drev ved Sioux Falls i Syd-Dakota. Men en dag i 1933, skjedde det en ting som kom til å forandre Joes livsløp. Hans far kjørte hjemover fra åkeren i en traktor under en storm, og han var ikke oppmerksom på at en høyspent-kabel hadde blåst ned på veien rett foran ham. Han kjørte inn i kabelen og ble drept på stedet.

Joe, som nå var atten år, overtok driften av farmen og forsørgelsen av sin mor og sine to søsken. Han hadde opprinnelig tenkt seg å studere, men denne tanken måtte han



Den norskættede JOE FOSS var utvilsomt en av Amerikas største jagerflyvere under den annen verdenskrig. Fra han fikk sin ild-dåp den 17. november 1942 til han ble sendt hjem i slutten av januar 1943 deltok han i de forbitrede kampene om Guadalcanal og ble et ess av de store med 26 nedskytninger. For sin innsats i disse få månedene — som flyver og leder for sitt berømmelige «Luftsirkus», som skvadronen hans ble kalt — ble han tildelt Amerikas høyeste utmerkelse, THE CONGRESSIONAL MEDAL OF HONOR.



slå ut av hodet nå. Man kunne ikke drive studier når en måtte slite fjorten timer i døgnet for å livberge seg og sine. Det skulle ikke gjøre livet lysere for ham at ulykken rammet farmen året etter farens død. En sandstorm herjet hele distriktet, og på Foss' farm ble bygninger blåst overende, åker og eng dekket med et flere fot høyt sand-lag, og hele årets avling ødelagt. Joe, og den yngre broren hans, måtte ut og søke arbeide annetsteds for å skaffe det nødvendige, og Joe fikk arbeide i en hermetikk-fabrikk i nærheten for noen få cents i timen. Det var i denne tiden, da han med egne øyne fikk se hvor hårdt en mann må slite når han ikke har lært noe, at han bestemte seg for å finne seg et yrke hvor han bedre kunne utnytte sine evner.

Såsnart forholdene hadde bedret seg igjen, og familien greidde seg med det farmen kastet av seg, søkte Joe Foss jobb som vaktmester-assistent ved Sioux Falls College, og i fritiden studerte han forretnings-fag ved colleget. Han fikk tid til mere også. Han deltok på fotball-laget, løp langdistanse-løp, og gjorde det ganske bra i boksing. Og midt oppi alt dette, i det daglige arbeidet i fyrrummet og på verkstedet, under forelesningene, og på idrettsplassene, gikk han i all hemmelighet og drømte om å bli flyver.

Han greidde å virkeliggjøre denne drømmen også. Han sparte sammen noen få dollars i ny og ne, og tok flytimer for dem. Han fløy solo første gang i en Taylorcraft, og aldri i sitt liv, sier han selv, hadde han hatt så megen glede av seks dollars, som var leien for flyet.

Etter college var tiden inne for universitetet, men i mellomtiden måtte han hjelpe til på farmen ved Sioux Falls, så det var først i 1939 han kunne immatrikuleres ved universitetet i Vermillion. For å tjene til livets opphold, tok han jobb som slakter.

To år etter kunne han forlate universitetet etter å ha avlagt en utmerket eksamen i forretningsadministrasjon.

Og nå, som han sto ved reisens mål, nå da han virkelig hadde fått den utdannelsen han hadde ønsket seg, nå da han kunne gå rett inn i en godt betalt stilling, kom han til at han aldri ville bli kvitt trangten til å fly, fly for enhver pris, uansett hva de andre mente. Han hadde fem dollars i lommen da han tok den endelige bestemmelsen, så han måtte haike til flyplassen World Chamberlain Field i Minneapolis der han søkte opptagelse ved Marinens Flyvåpen. Det tok ham to dager å komme dit, og den første beskjeden han fikk var at bare to av tredivet søkere kunne gjøre seg håp om å bli opptatt, men han søkte allikevel, og ble opptatt. Han hadde gode papirer å vise frem, og fysisk sett var han så god som noen. Det er imidlertid typisk for en mann av Joe Foss' type at han unnlot å melde fra om at han allerede hadde 100 fly-timer i loggboken. Han ville ikke stikke seg frem for noen, han ville konkurrere med de andre søkerne på like vilkår, og fremforalt ville han ikke stå frem som en annen «forstå-seg-påer». Han arbeidet med den samme energi og målbevissthet under fly-treningen som i alt annet han foretok seg, og da angrepet ved

Pearl Harbor kom, i desember 1941, var han allerede utnevnt til fenrik. Et halvt år etter avanserte han til løytnant, og ble overført til San Diego, som instruktør ved en opplæringsavdeling.

Joe Foss klaget til sine foresatte. Han ville bli jagerflyver. Svaret som kom var holdt i de vanlige, formelle vendinger, men Joe begynte å ane hva som lå bak det. Han gikk til en av sine overordnede og ba om en nærmere forklaring.

Forklaringen var at han ble ansett for å være så dyktig, at han ikke kunne unnværes ved opplærings-skvadronen. Denne forklaringen var litt for søkt for Joe Foss. Han klaget videre og til slutt fikk han beskjed om grunnen til at han ikke kunne antas som jagerflyver: Han var for gammel. Han var 27 år. Jagerflyverne ble rekruttert blant yngre menn.

Joe Foss ble bitter. Men han visste en måte han kunne forandre sine overordnedes synspunkt på: han kunne arbeide hårdt, som han var vant til. Han kunne vise dem hva han hadde til hvis han la seg i selen.

Den avdelingen han ble satt til sjef for i San Diego ble administrert på en så mønsterverdig måte, og de resultatene han kunne vise frem, var så bemerkelsesverdige at hans foresatte ikke uten videre kunne neglisjere en henvendelse fra løytnant Joe Foss. Og henvendelsen gikk ut på det samme: Han ville bli jagerflyver.

Og det ble han. Nasjonen trengte folk som Joe Foss i denne tiden. I Stillehavet kjempet de amerikanske styrkene på liv og død mot den ja-

panske overmakten. Konvoi etter konvoi ble sendt ut med tropper og materiell for å forsøke å gjenerobre de områdene som forlengst var gått tapt, og for å sikre de nye støttepunktene som ble opprettet for å skaffe den amerikanske forsvarsmakt nye, og gunstigere utgangstillinger for det endelige oppgjøret.

III.

Guadalcanal

I Salomons-arkipelet ligger en liten, uanselig øy som heter Guadalcanal, en øy som verden knapt hadde visst om tidligere, men som skulle komme til å innta en stor plass i historien om den annen verdenskrig. Den 7de august 1942 gikk en liten styrke amerikanske marinesoldater i land på Guadalcanal, og noen få uker etter var styrken i vill kamp med japanske tropper. Sammen med marinesoldatene kom et kompani spesial-trenede «Sea-bees», ingeniørtropper med en hel skibslast anleggsmateriell, og mens kamperaste om dem på alle kanter, bygget dette kompaniet den flyplassen som ble kalt Henderson Field. Da plassen var ferdig ble den omgående bombet av japanske fly, men bulldozere, traktorer og vei-høvler var på plass, og noen få timer etterpå var plassen ferdig til bruk igjen. Senere utviklet det seg en slik krig i mellom det japanske flyvåpen og de amerikanske «sea-bee»-troppene på Henderson Field: Hver gang en sveit «Betty-bombers» hadde sluppet lasten sin over plassen, rykket «sea-bee»-ene ut med bulldozerne, fylte igjen bombekraterne, og jevnet ut plassen på nytt.

Etterhvert ble luftskytset på plassen forsterket, og da jagerflyene, de robuste og kraftige Grumman «Wildcats», ankom, begynte luftkrigen om Henderson Field å ta en annen vending. Nå turde ikke japanerne sende bombefly uten jagereskorte, og hver gang en sveit Zero-fly visste seg på radarskjermene gikk de amerikanske jagerne på vingene. Luftkampene raste over jungelen fra morgen til kveld, og tapene var store på begge sider. På Henderson Field arbeidet mekanikerne under høytrykk med å lappe sammen de sønderskutte flyene slik at de kunne settes inn i kampen igjen, tilførselen av reservedeler, ammunisjon og bensin sviktet ofte helt, og det var dager da det ikke fantes mer enn noen få hundre liter bensin på plassen. For å øke nervepresset på flyvere, mekanikere og ingeniørtropper, satte japanerne inn natt-angrep med bombefly. Hver gang alarmen gikk, måtte alt personell ut fra telter og brakker og søke ly i bombe-gravene ved siden av plassen. Og her var de fritt vilt for malaria-myggen og andre giftige insekter.

Det var til denne plassen Joe Foss kom den 14. september, med en skvadron på 16 jagerfly under ledelse av squadron commander Duke Davis. Skvadronen skulle egentlig ha 27 fly for å være fullt utstyrt, men 16 fly var alt overkommandoen kunne avse.

Skvadronen fløy over fra en amerikansk base på en Stillehavs-øy som lå godt og vel 1000 kilometer borte, og det første inntrykk Joe Foss og kameratene hans fikk av Guadalcanal var så fjernt fra virkeligheten som mulig var.

«Vi så en idyllisk, palmekledd kyst, med rullende blå stillehavsdønninger som brøt mot en kritthvit strand. Vi så til og med en gjeng infanterister som badet ved stranden, og man skulle tro at krigen var mange tusen kilometer borte . . .»

Men allerede da de fløy over den tette, grønne jungelen, begynte bildet å forandre seg. Ut fra den grønne frødigheten kom det plutselig hissige, rødgule glimt. Det var japanske luft-skytsbatterier som åpnet ild mot dem. De kunne ikke besvare ilden. De hadde ikke kunnet føre ammunisjon med seg på den to timer lange turen over Stillehavet. Flyene kunne ikke føre med seg annet enn bensin, for å klare det lange strekket fra basen.

Joe Foss hadde aldri vært skutt på, men han kunne fly, og da de første sporlys-prosjektilene kom opp mot ham, begynte han automatisk å «veve», kaste flyet frem og tilbake, og sammen med resten av skvadronen «vevet» han seg frem til plassen.

Det var et bedrøvelig syn som møtte dem. Det var nesten ikke en hel bygning å se. Hangarer, verksteder og brakker lå mere eller mindre i ruiner etter talløse bombeangrep. På selve plassen, og rundt den på alle kanter, lå fryvrak, skjellletter av Grumman-fly og Zero-jagere om hverandre. Flammene slikket fremdeles opp omkring noen av dem. Bulldozere og traktorer var i fullt arbeid med å jevne ut kraterne etter det siste bombeangrepet, og inne i de halvt sønderskutte bygningene var det et myldre liv. Her arbeidet mekanikerne på spreng med å lappe sammen flyvrak, jager-

fly ble fylt opp med ammunisjon og bensin, og sambandstjenesten var i hektisk arbeid med radio-sendere og mottagere, radar-apparater og radio-peile-stasjoner.

Med visse mellomrum slo granater fra japansk artilleri ned på plassen, men bortsett fra de som befant seg så nær nedslagsfeltet at de kunne høre pipingen fra prosjektilene, og kastet seg ned for å søke dekning, lot det til at ingen enset disse forstyrrelsene.

IV.

Ild-dåpen

Tre dager etter at skvadronen var kommet til plassen, ble det avsluttende treningsprogram «betraktet som avsluttet», og Grumman-flyene gikk på vingene for å ta opp kampen mot 18 japanske bombefly som nærmet seg Guadalcanal i 20 000 fots høyde.

«Jeg ledet denne operasjonen. Selv hadde jeg aldri vært i kamp før, og ingen av de andre heller, for den saks skyld. Vi hadde blind tillit til Grumman-flyene våre. De var kraftigere enn Zero'ene, og mere robuste, selv om Zero'ene kunne foreta seg mange sprell som vi var for tunge til å følge med i. Så merkelig det enn høres ut var det ingen av oss som var engstelig for utfallet av denne kampen. Vi var så skråsikre på at vi skulle ta innersvingen på japsen at vi brente av utålmodighet etter å få dem inn i siktet.

Midt oppi alt ståket glemte jeg å slå på radioen. En av karene, jeg tror det var Bill Marontate, hadde

forsøkt å komme i kontakt med meg. Han hadde fått øye på en flokk med Zero'er, og hadde anropt meg, men da han ikke hørte et kvidder, fløy han like godt opp på siden av meg, bikket opp og ned med vingene, og pekte oppover. Og der så jeg dem. De stupte ned mot oss gjennom skylaget, og en av dem hadde tatt mål av seg til å ta knekken på Joe Foss. Jeg så sporlys-prosjektilene hans da de strøk over hodet mitt, og det var bare mitt kjempeflaks at han ikke plagget meg på stedet. Men han strøk forbi, og da han hadde kjørt farten av seg, trakk han flyet opp igjen, rett for øynene mine. Det er slike bomberter en mann bare kan gjøre en gang i sitt liv. Jeg siktet meg inn på ham, ga et lett trykk på avtrekkerknappen, og det var alt. Flyet oppløste seg i småbeter, og jeg fløy gjennom vrakrestene.

Jeg kunne ha ropt tre ganger tre hurra der jeg satt, men det ble ikke tid til slikt. Denne japsen hadde tre kamerater som tydeligvis mente at det kunne høve bra om noen ga meg en lærepenge. De kastet seg mot meg alle tre. Jeg så stikkflammer og sporlys uansett hvor jeg snudde meg hen, og hadde ikke annet å gjøre enn å stupe rett nedover. De skjøt motoren min sønder og sammen, og den ene vingspissen min ble blåst av, men jeg greidde å holde styring på flyet, og stupte videre nedover. De tre japsene hang på halen min like ned til plassen, og det gjorde ikke saken bedre at jeg ikke turde lande på vanlig måte. Med den ene vingspissen borte, kunne jeg ikke regne med stabilitet når flyet tapte farten, så jeg hadde bare en ting å gjøre: fly det inn på rullebanen med

den farten som trengtes for å holde balansen. Jeg skle sidelengs inn, som en krabbe, og fikk et glimt av ambulansen som satte avsted etter meg. Den tette grønne veggen, jungelen for enden av plassen, kom nærmere og nærmere, og jeg var sikker på at i beste fall ville jeg få meg en lang tur innover i urskogen, men på en eller annen merkelig måte fikk jeg bremsset flyet opp, noen meter fra katastrofen.

Vi skjøt ned tre bombefly og to Zero-jagere på denne turen, uten egne tap, og vi mente at vi hadde all grunn til å være fornøyd . . .»

Samme ettermiddag ble plassen tatt under ild fra japanske artilleristillinger, og om kvelden gikk en eskadre fiendtlige kryssere inn i kanalen og bombarderte Henderson Field med 14-toms prosjektiler. Siden kom en sveit japanske nattbombere over plassen og slapp den dødbringende lasten sin. Henderson Field var blitt et helvete på jord, beskutt og bombet fra land, fra sjøen og fra luften, og når de dødstrette mennene sprang til utkantene av plassen for å søke beskyttelse i bombegravene, ble de angrepet av myriader av giftige insekter.

Mange ble drept den natten, men neste morgen rykket ingeniørtroppene ut igjen med det materiellet som ennå var uskadd, og utbedringen etter bombeskadene begynte. Ambulansefly startet med syke og sårede, og de døde ble begravet. Mekanikerne tømte flyvrakene for bensin, tauet de kondemnerte flyene bort fra plassen, og begynte å utbedre skadene på de flyene som ennå kunne brukes. Jagerflyverne,

dødstrette etter nattens påkjenninger, klatret opp i cockpit'ene og startet opp flyene. Japanske bombefly var underveis mot plassen igjen, og som ventet hadde de med seg en «paraply» av Zero-jagere.

«Denne dagen hadde jeg følelsen av at jeg hadde vært i krigen hele livet igjennom. Inntrykkene fra redselsnatten hadde visket vekk alle andre inntrykk fra den forvirrede og omtåket hjernen min. Det var bare en ting som sto i hodet mitt nå: jeg måtte opp og gjøre mitt til å få slutt på disse terrorangrepene. Jeg skyldte kameratene mine på bakken å gjøre det jeg kunne, mekanikerne som slet døgnet rundt, sea-bee-troppene, og ikke minst sykepersonalet som gikk fra mann til mann, ga morfinsprøyter for å stille smertene, foretok mindre operasjoner og gipset ben- og armbrudd. Det var min plikt å skåne disse karene for disse redselsfulle påkjenningene. Jo flere japesejagere jeg kunne blåse vekk fra himmelrummet, jo bedre var det.

Jeg hadde en lett jobb med Zero nummer to. Og det pussige var at jeg fikk den fordi jeg fikk trøbbel med motoren. Jeg måtte bryte formasjon, og forsøke å holde meg på vingene som best jeg kunne. Det var ikke mulig å lande på plassen. Akkurat i dette øyeblikk drev Betty-komberne og herjet som verst over den. Jeg lå og kretset rundt omkring mellom de drivende skyene, og plutselig så jeg en Grumman komme stupende forbi meg, med en Zero etter seg. De var midt i en luftkamp, og Grumman-jageren trakk opp igjen for å komme på skuddhold av japsen. Zero'en fulgte etter, men han hadde ikke regnet med at han kom

rett inn i siktet mitt da han trakk opp igjen. Jeg skjøt vingen av ham, og flyet gikk rett i fjellveggen.»

V.

Fly-ess

Den 18de oktober skjøt Joe Foss ned ytterligere to japanske fly, og to til den 20de. Den 23de skjøt han ned fire. Disse tallene viser først og fremst at luftkrigen ble ført med adskillig større intensitet over Stillehavsoene enn andre steder. Jagerflyverne var på vingene så lenge det var lyst, og den mann som hadde kommet over begynnelses-vanskene, som hadde fått tak på flyvningen og skytingen, og som hadde rukket å stålsette nervene sine før han ble skutt ned selv, hadde store chanser for å få loggboken sin full av godkjente nedskytinger i løpet av ganske få uker.

Joe Foss hadde alle de egenskaper som ble forlangt av en jagerflyver under den annen verdenskrig. På en måte er han en «dobbeltgjenger» av briten Robert Stanford Tuck. Begge disse to hadde fra guttedagene vært ivrige skyttere. Begge hadde ofret alt for flyvningens skyld. De hadde skaffet seg så grundig innsikt i flyvningens teoretiske og praktiske sider før de fløy i kamp, at de hadde lettere for å holde hodet kaldt. Sist, men ikke minst: Begge var «fighters» — de ga aldri opp så lenge de hadde kreftene i behold og ammunisjon i magasinene. Det ville være uriktig å si at de følte kampglede. Intet sunt, normalt menneske kan føle glede ved å utøve kriger-yrket. Men de var seg kampens alvor bevisst. Begge

visste at de kjempet mot ubønnhørlige angripere, de deltok i forsvaret av en verden som bare hadde ønsket å leve i fred, og de kjempet mot en fiende som trakk alle denne verdens idealer under støvlene. En fiende som brukte vold, tortur og overgrep som et naturlig våpen i kampen, som lot sin pansrede neve ramme kvinner og barn der det måtte falle seg slik, en fiende som hadde verdensherredømmet som sitt mål, og ikke skydde noe middel for å nå det.

Det er slik man må se på jagerflyverne fra den annen verdenskrig, — ikke som blodtørstige drapsmenn eller fandanivoldske rabbagaster som søkte en helteglorie. De visste hva de kjempet for, og de visste ved sitt eksempel at intet offer er for høyt for den som kjemper for det han tror på. Slik tenkte en Joe Foss, en Robert S. Johnson, en Pierre Clostermann, en Jean Mari-dor, en Sailor Malan, en Robert Tuck, og alle de andre tusener av unge menn som fløy jagerfly under den siste, store verdensbrannen. Og tanken som lå bak handlingene kan også forklare de nesten utrolige prestasjonene de utførte.

Joe Foss' tre nedskytinger den 18de oktober 1942 kan vitne om dette.

Han lå og kretset over den kanalen som ble kalt Skylark Channel, i 15 000 fots høyde. «Kretse» er kanskje ikke det riktig uttrykket i denne forbindelsen. Han fløy fra skybanke til skybanke, og hver gang han dukket ut i klar luft speidet han intenst etter fiendtlige fly. Han visste at de var i nærheten, og han visste at hovedsaken for ham var å oppdage

fienden før fienden oppdaget ham. Da han skjøt ut fra en skybanke i 600 kilometers fart, dukket en Zero opp rett foran siktet hans. Det tok ham en brøkdel av et sekund å kontrollere gyro-indikatorens stilling, og sende en salve etter japaneren. Han traff, og japaneren begynte å gå i spiral nedover mot sjøen. En røksky sto ut av motoren, men flyveren ville ha klart å rette flyet opp, eller hoppe ut, hvis han hadde vært i live. Da Foss så ned mot det skadeskutte flyet, fikk han samtidig øye på to Betty-bombere som fløy lavt over kanalen, med Kurs for Henderson Field. Hvis disse flyene slapp uhindret frem til flyplassen, kunne det bety døden for mange av de kameratene Joe Foss hadde snakket med like før han gikk på vingene den ettermiddagen. Han stupte rett ned mot dem, siktet seg inn på den nærmeste, og trykket på avtrekkerknappen. Flyet eksploderte i neste øyeblikk. Det andre flyet forsøkte å vike unna, men Joe Foss hang seg på halen etter det, og noen få sekunder etter sto det i flammer. De to bombeflyene traff vannflaten omtrent samtidig, og noen minutter etter gikk Zero-jageren i sjøen noen få hundre meter borte.

Joe Foss hadde ikke fått en skramme på flyet sitt. Han landet, fikk tankene og ammunisjonsmagasinene fylt, og la seg under myggenettet, med klærne på, i påvente av neste alarm.

Det hektiske livet begynte å tære på kreftene hans nå. Da han kom til Guadalcanal hadde han vært i toppform, snarere litt overvektig, men nå var han blitt skinnmager og

hulkinnet. Han hadde store, svarte ringer under øynene, og den stadige, intense konsentrasjonen hadde tatt på nervene. Det usunne klimaet var også en påkjenning. Den stikkende, kvelende solvarmen ble avløst av silende regn, og i alle slags værslag lå det en klam fuktighet over plassen. Det var jungelen som svettet ut, den giftige, forrederiske jungelen med sin irrgroen frodighet, sine insekter og giftige krypdyr. For en friluftsmann som Joe Foss, som alltid hadde sett på vill natur som et paradisi lykkelige mennesker kunne ferdes i, sto jungelen som en motbydelighet, og han tenkte med gru på marinesoldatene som måtte leve i den og kjempe i den, 24 timer i døgnet. Deres krig var ikke mindre ubarmhertig, og ikke mindre farefull, en jagerflyverens. Men de kunne ikke som jagerflyveren gå på vingene, sette snuten på flyet opp mot det blå, trekke cockpit-hetten tilbake og puste inn ren, frisk luft.

Natten til den 24. oktober regnet det i ett sett, og om morgenen var plassen et hav av søle og mudder. Bulldozerne rykket ut for å forsøke å drenere plassen slik at jagerflyene kunne komme på vingene, men det hele så håpløst ut. Plutselig gikk alarmen. Radar-folkene hadde plottet en flokk med Zero-fly i 20 000 fots høyde, og det kunne bare bety at fiendtlige bombefly var underveis mot plassen. Joe Foss og tre andre flyvere løp bort til Grumman-flyene sine og fikk dem startet opp. Flyene vagget som ender ut på den gjørmete rullebanen. Flyverne ga full gass, men det var ikke mulig å få flyene opp.

— Tilbake igjen! sa Joe over radioen. — Tilbake for nye ordrer!

Fly etter fly kom vaggende tilbake igjen gjennom sølen.

— Tøm tanken min, sa Foss til sjefen for bakkemannskapet. — La det bli igjen nok bensin til tyve minutters flyvning. Og tøm ammunisjonsmagasinene, til det bare er fjerdeparten igjen. Det får greie seg, foreløbig.

Da flyet var blitt lettet for mange hundre kilo på denne måten, satte han seg opp i cockpit'en igjen.

— Heng dere på halen, sa han til bakkemannskapet, — og ikke slipp meg før jeg har full motor. Dere kommer til å blåse vekk, men dere lander i sølen igjen, så ta det bare rolig. Hvis jeg kommer på vingene nå, kan dere lette de andre tre flyene for vekt på samme måte.

De hang på halen hans mens han ruste opp motoren. Propelleren pisket opp en sky av mudder og sølevann og sendte den innover stakkarna som sto midt i spruten. Da Foss hadde fått fullt turtall på motoren, slapp bakkemannskapet taket, og jageren skjøt frem gjennom salen så vassføyken sto høyt over skroget. Men nå bar hjulene, og femti meter fra enden av rullebanen lettet flyet.

Han ble angrepet med en gang av seks Zero-jagere som hadde kretset over plassen for å vente på de amerikanske flyene. Han fløy rett gjennom formasjonen deres, bråsnudde, og angrep lederflyet bakfra. En svart røksky slo ut fra motoren på Zero-jageren, og et øyeblikk etter sto flyet i flammer. Joe Foss satte kursen for den nærmeste skybanken, og de fem japanske jagerne var kort-tenkte nok

til å sette etter ham. Da han kom ut i klar luft igjen var det bare en Zero-jager i sikte, og denne skjøt Joe Foss ned omgående. Da de andre Zero'ene dukket frem fra skyen, ble de møtt av de tre Grumman-jagerne som nettopp hadde startet fra Henderson Field, på samme måten som Foss hadde greid det. Ennå en Zero ble skutt ned i den luftkampen som fulgte, men like etterpå måtte Grumman-flyene ned for å hente ny forsyning av bensin og ammunisjon.

«Japanerne var så elskverdige å vente på oss,» sier Foss, «og hvorfor de gjorde det er meg en gåte til denne dag».

Det var ni Zero'er som ventet på dem da de kom tilbake, og Joe Foss og de tre andre tok opp kampen mot dem uten å kaste bort tiden. En gang hadde Joe to Zero'er etter seg samtidig. Han stupte rett ned, men trakk flyet opp igjen et øyeblikk etter, før japanerne hadde rukket å sikte seg inn på ham. Han regnet med at de var så opptatt med å tenke på skytingen i øyeblikket, at refleksene deres var langsommere enn ellers. Og han regnet riktig. Japanerne stupte videre. Da de til slutt trakk opp flyene igjen, kom den ene Zero'en rett i siktet på Joe Foss og et øyeblikk etter ble han blåst til pinneved. Den andre forsøkte å komme unna, men Joe hang seg etter ham, og etter en vill «dogfight» som varte i flere minutter skjøt Joe Foss den ene vingen av Zero'en. Flyet gikk ned som en mursten.

Alt i alt skjøt Joe Foss ned fem fly denne dagen, en prestasjon som kan høres nesten utrolig ut. Men hver eneste nedskyting ble regi-

strert av vinge-kameraet, og dessuten fant kampen sted over et område som amerikanske marinesoldater holdt, så hvert fly som styrtet ned beviste flyvernes rapporter om nedskytninger. Alt i alt skjøt amerikanerne ned 17 jagere og fem bombefly denne dagen, og Joe Foss, som allerede var blitt en berømt mann, ble nå omtalt med ærefrykt over hele Stillehavsfrenten.

VI.

På nære nippet

Men det hjalp ikke på den sviktende helbredden. Den mannen som satt bak stikka på et fly med flere tusen hestekrefter, og som med et lett trykk med fingeren kunne få fire maskinkanoner til å spy ut død og fordervelse, var blitt en skygge av seg selv, og av og til fikk han uhygelige påminnelser om dette.

En dag var han på vei opp for å ta opp kampen mot en sveit bombefly som fløy i stor høyde. Da høydemåleren hans viste 28 000 fot, rev surstoffmasken hans seg løs. Hadde han vært i full vigør ville han ha kunnet rette på denne feilen, men nå, da surstoffet forsvant, svimet han av øyeblikkelig. Flyet spant seg nedover mot bakken. Bill Marontate, som fløy ved siden av ham, skjønte hva som var på ferde, og fulgte ham nedover. Han anropte ham hele tiden, men fikk ikke svar. Det var en uhyggelig opplevelse for Marontate å se kameraten pendle bevisstløs frem og tilbake i setet mens flyet styrtet ned mot fjellsiden, uten at han selv kunne gjøre noe for å hjelpe ham.

Grumman-jageren var bare godt og vel tusen fot over bakken da Joe Foss våknet. Han var på vei inn mot en fjellside, med full motor. Instinktivt, før sansene arbeidet normalt, trakk han stikka tilbake, og han slapp den ikke før flyet lå på ryggen i en Immelmann-sving. Da først besinnet han seg helt, rettet flyet opp, og fløy tilbake til plassen.

Kameratene hans begynte å bli engstelig for ham, og hans overordnede ba ham ta den hvile-perioden han nå hadde krav på. Men Joe Foss nektet å forlate Henderson Field. Han følte seg medansvarlig for at plassen ble holdt, og han visste at for de unge jagerflyverne som etterhvert ble satt inn for å erstatte dem som var falt i kamper, var det en moralsk støtte at en kamp-trenet mann var til stede blant dem og kunne gi dem en oppmunttring når de mest trengte det.

De store tapene japanerne hadde lidd gjorde at de nå holdt seg mere i bakgrunnen, men de var fremdeles utrettelige når det gjaldt å føre nervekrig mot mannskapene på Henderson Field. Taktikken var fremdeles den samme: det gjaldt å sette inn så mange angrep som mulig, for å hindre flyvere og bakkemannskaper å hvile seg ut etter dagens anstrengelser. En aften, da en velferds-offiser viste frem en film, ble filmforestillingen avbrutt 23 ganger på grunn av flyalarm.

Joe Foss, og en av folkene hans, Rog Haberman, bestemte seg for å sette en stopper for et av disse nattangrepene en dag. De visste at det alltid bare var ett enkelt bombefly som ble satt inn hver gang, og i ly av mørket kunne flyveren føle seg

relativt sikker. Foss og Haberman gikk på vingene like etter mørkets frembrudd, og etter en halv times tid kom japaneren som ventet. Foss og Haberman hang seg i halen etter ham, og skulle akkurat til å åpne ild da luftskyts-batteriene på bakken åpnet for fullt. Det var flere på Henderson Field som hadde bestemt seg for å ta knekken på denne japsen, og ingen tenkte på de to amerikanske jagerflyene som plutselig befant seg midt i skudd-feltet for batteriene. Jagerne måtte komme seg unna, og da de til slutt våget seg tilbake, åpnet batteriene ild mot dem igjen, i trygg forvisning om at det var japaneren de skjøt på. Joe Foss satte snuten på Grumman-jageren rett mot plassen, fløy gjennom virvaret av sporlys-striper, og landet med full motor. Han holdt på å kjøre flyet rett mot jungel-veggen, men klarte å bremse opp i siste øyeblikk. Han fikk gitt beskjed til batteriene om at de skulle stoppe skytingen, og noen minutter etter kom Habermann inn. Han måtte lande uten motorkraft. Bensinen hadde sluppet opp. Men bortsett fra at han ødela understellet på flyet, skjedde det ingen skader.

«Joe Foss' Luft-sirkus» ble skvadronen hans kalt nå, og både han selv og luft-sirkuset var forlenget blitt førstesidestoff i avisene hjemme i Statene. På Henderson Field var han blitt symbolet på kampvilje og seiersikkerhet. «Gamle Joe greier det,» var det stående ordtaket, «Gamle Joe bringer oss velberget gjennom dette.»

Og så, en dag i november 1942 skjedde det utrolige at «Gamle Joe» ikke vendte tilbake.

Skvadronen hadde gått på vingene for å angripe en fiendtlig eskadre med krigsskib som nærmet seg Guadalcanal. Skibene hadde, som ventelig var, «jagerparaply», og skvadronen til Joe Foss støtte på denne i 4000 fots høyde. Foss fikk inn en fulltreffer på en Zero, og skadet en annen så meget at det var sikkert at den ikke kunne vende tilbake til basen. I det samme fikk han øye på et fly like under seg. Han trodde det var en Zero, og stupte ned for å komme den inn på livet. Før han hadde trukket ut av stupet ble han klar over at han hadde tatt feil. Det var et langsomtgående sjøfly han hadde skutt på, og han hadde følgelig beregnet prosjekttilbanen galt, og sin egen kurve for stupet galt. Han var kommet langt forbi sjøflyet da han trakk flyet opp, og den gunstige angrepsposisjonen den japanske flyveren fikk i dette øyeblikket, utnyttet han fullt ut. Han lot tårnskytteren sin sikte seg inn på Joe Foss, og skytteren traff med den første salven. En svart røkskyveltet ut fra motoren på Grumman-jageren, men ennå gikk den for fullt turtall, og Joe Foss greidde å brånsnu og komme inn på livet på japaneren igjen. Han skjøt sjøflyet ned og satte kursen hjemover. Mørket var begynt å falle nå, og motoren hans tapte turtall for hvert minutt som gikk. Akkurat idet motoren slo sitt siste slag, skimtet Joe Foss en kyst-stripe rett foran seg, og i samme øyeblikk skjønte han at han var på feil kurs. Han visste ikke hvor han var, han visste bare at han ikke var i nærheten av Henderson Field. Han håpet at han ville klare å gli inn mot kysten, og sette flyet ned på sand-

stranden, men et jagerfly er nå en gang ikke et glidefly, og lenge før brenningene begynte kunne Joe Foss se de blåsorte dønningene rett under seg.

Han skjøv stikka forsiktig frem for å ha tilstrekkelig styrefart under «ditchingen», og lot flyet kjøre farten av seg mot skumskavlen på en dønning. I neste øyeblikk gikk Grumman-jageren rett ned i de frådende vannmassene. Joe Foss fikk ingen skader ved støtet, men han hadde glemt å spenne seg løs, så han ble trukket ned med flyet. Da han til slutt fikk løst remmen og trukket cockpit-hetten tilbake, hadde han følelsen av at han ikke eide krefter igjen. Han sparket fra, og «Mae-West»-en hans trakk ham opp mot overflaten.

«Såsnart jeg hadde fått pusten tilbake, begynte jeg å stusse på om jeg var i nærheten av japansk besatt område, og om dette området eventuelt var langt borte. Dønningene brøt omkring meg på alle kanter, og jeg skjønnte at det måtte være grunnbrått, men på mange av disse stillehavsøyene kan de langgrunne strendene strekke seg kilometerlangt utover, og dessuten er det dette med haiene som gjerne holder til i slike farvann.

Og mens jeg lå der og gulpet sjøvann og tenkte meg om hørte jeg plutselig stemmer, og lyden av padleårer som ble stukket i sjøen fra en kano. Noen var på vei ut mot meg, og de snakket et sprog jeg ikke forsto. Jeg visste hva de innfødte på disse øyene mente om japanerne, og jeg var klar over at hvis de trodde at jeg var en nedskutt japseflyver,

ville de gjøre kort prosess mot meg. Så jeg fant det best å synges ut for sikkerhets skyld. Akkurat da jeg skulle til å begynne å hoje og skrike på min bredeste yankee-dialekt, dukket det opp en lykt like over hodet mitt, og en stemme sa på tørt engelsk:

— Hallo!

— Hallo, svarte jeg.

— Er du amerikaner?

— Ja, det kan du skrive opp!

— Hyggelig å treffe en amerikaner, svarte mannen.

Det viste seg at han var engelsk. Han drev en slags plantasje på en av disse småøyene som hverken vi eller japsene hadde brydd oss med å besette, og det lot til at han hadde tenkt å holde seg på øya uansett hva som skjedde. Han fikk meg i land, og bragte meg til en misjonsstasjon, og der fikk jeg det beste måltidet jeg hadde fått på lenge før de la meg til sengs.»

Det varte ikke mange dagene før amerikanerne hadde fått rede på at Joe Foss var i live, og hvor han oppholdt seg. Han ble hentet i et amfibium og fløyet tilbake til Henderson Field.

Og så gikk dagene videre på den omstridte flyplassen midt i jungelen, med nye alarmer, nye angrep og nye nedskytninger. Joe Foss var kommet opp i 23 nedskytninger nå, og han var blant Amerikas topp-scoringe. En dag kom admiral Halsey til Guadalcanal, på inspeksjon, og for å feste dekorasjonen «Distinguished Flying Cross» på den oljeflekkete uniformsjakken til Joe Foss.

VII.

Joe Foss' Luftsirkus

Det er sannsynlig at det var admiralens besøk som var foranledningen til den neste ordren Joe fikk fra sine overordnede: Nå skulle han vekk fra Guadalcanal, enten han ville eller ikke. Han hadde tatt av 25 kilo, og i tillegg til at han var avkrefstet og overspent, hadde han hatt to alvorlige angrep av malaria. Han ble fløyet til Australia og lagt inn på et hvilehjem, men det varte ikke mange dagene før han forlangte å komme tilbake til Guadalcanal igjen. De greidde å holde på ham til over julen, men så nyttet det hverken med formaninger eller ordrer. Joe Foss holdt på sin rett. Han var jagerflyver, han hadde stasjon på Guadalcanal, og til Guadalcanal ville han. Hvis ikke ville han betrakte seg selv som desertør.

Han kom tilbake nyttårsdag 1943, og noen få dager etter var «Joe Foss' luftsirkus» i full sving igjen. Han var blitt besatt av kamplysten nå, et fenomen som ofte gjorde seg gjeldende blant jagerflyverne, og som bare den kan forstå som selv har fløyet jagerfly. Han visste, som så mange andre, at hver gang han satte seg opp i cockpit'en på sin Grumman-fighter, avtalte han et stevnemøte med døden. Han hadde ikke mere lyst til å dø enn andre. Hjemme i Statene hadde han en kone som han hadde måttet reise fra noen få dager etter bryllupet, og han hadde ikke noe høyere ønske enn å få se henne igjen. Allikevel insisterte han på selv å lede operasjoner som han nå med god samvittighet kunne overlate til andre. Han

så på krigen og på den overhengende truselen fra japanerne som en personlig utfordring til seg selv. Han følte seg forpliktet til å sette inn alt han eide av krefter og evner i kampen, og det var bare når han satt i cockpit'en på Grumman-fighteren at han var rolig og tilfreds. På bakken var han rastløs og til og med irriterbar. Han fordrev fritiden med å spille kort, men da det viste seg at han hadde like stort hell med seg her som i luften, ble han snart lei av dette også. Han hadde fått forvane å gå og skotte opp mot himmelrummet hele tiden, som om han hvert øyeblikk ventet å se et fiendtlig fly som ikke var blitt oppdaget av varslings-tjenesten, som om han hvert øyeblikk gikk og ventet på at det skulle bli slått alarm.

Den siste alarmen kom den 15de januar 1943. Det ble meldt fra at japanske sjøstridskrefter nærmet seg Skylark-kanalen, og at man kunne vente bombardement fra sjøen hvis skibene slapp frem.

«Joe Foss' Luftsirkus» gikk på vingene. De fløy ut over Stillehavet og klatret seg opp til 20 000 fot. Godt og vel 100 kilometer fra kysten traff de en skvadron Zero'er. Joe Foss kastet luftsirkuset sitt inn i et vilt «bikkjeslagsmål» med japanerne, og i de minuttene som fulgte var det vilt kaos i radio-sambandet. Joe Foss fløy opp gjennom den japanske formasjonen, fikk en fulltreffer i motoren på en av Zero-jagerne, og stupte ned igjen for å angripe formasjonen bakfra. Han hang seg på halen på en japaner som — om han ikke var så særlig framifrå når det gjaldt kampvilje — i et hvert fall var mer enn alminnelig dyktig når det

gjaldt å håndtere stikka. Japaneren stupte ned mot sjøen, og hele tiden avvek han så meget fra en rett linje at Joe Foss ikke fikk lengde-stabilitet for en skudd-salve. Og Joe Foss var ikke den mann som kastet bort ammunisjon. Japaneren trakk Zero-flyet opp noen få hundre fot over overflaten og steg oppover mot himmelrummet igjen i en perfekt, krapp spiral. Grumman-flyet var kraftigere og hurtigere enn Zero'ene, men når det gjaldt slike kunster hadde en Grumman vanskelig for å følge med. Joe Foss satte snuten på Grumman-jageren oppover, for å vinne høyde over japaneren. Han regne med at før eller siden måtte japaneren rette flyet sitt opp, og da ville øyeblikket være inne til å få inn et skudd på ham. Øyeblikket kom før Joe Foss hadde regnet med det, og japaneren fyrte av maskinkanonene sine mot Grumman-jageren i det øyeblikket han hadde rettet flyet opp. Hadde avstanden vært kortere, kunne denne salven satt slutten på Joe Foss' levnetsløp. Som det nå var slapp Foss unna med en treffer i venstre vingespiss. Den ytterste delen av vingen ble revet av, men ennå hadde han full kontroll over flyet, og han hadde ikke tapt nevneverdig fart heller. Han kastet flyet rundt, nyttet den chansen han hadde i høydeforskjellen, og stupte ned mot Zero-jageren igjen. Angrepet kom uforvarende på japaneren. I en brøkdel av et sekund lå Zero'en midt i siktet til Joe Foss, og i dette øyeblikket sto gyro-indikatoren på instrumentbrettet på Grumman-jageren i nøytral stilling. En kort salve var nok. I neste øyeblikk styrtet Zero'en brennende i havet.

«Luft-sirkuset» hadde brutt forma-

sjonen nå, og hver mann slåss for seg selv mot den første og beste motstanderen han kunne plukke ut. En av kameratene til Joe hadde nettopp fått inn en fulltreffer på en Zero-jager, og da han fikk øye på sjefens Grummanjager fløy han opp på siden av den.

— Joe, så han over radioen, — jeg vet ikke om du er oppmerksom på det, men du har bulket den venstre vingen din.

— Jeg vet det, men jeg har full kontroll over flyet.

De fløy side ved side hjemover mot Henderson Field, og noen få kilometer fra kysten fikk de øye på en sveit «Betty-bombers» som åpenbart forsøkte å snike seg inn mot Guadalcanal i lav høyde. Japanernes taktikk var ikke vanskelig å forstå. De visste at alarmen var gått på Henderson Field, at minst en skvadron var sendt ut for å ta opp kampen mot de Zero'ene som eskorterte krigsskibene, og at det var fra sjøen amerikanerne nå ventet et storangrep. Disse Betty-bomberne regnet sannsynligvis med at de skulle få fritt spill over Henderson Field. Selv om radar-stasjonene hadde plottet dem, ville det ta noen minutter før jagerne kunne settes inn mot dem, og luftkrig kan noen minutter være avgjørende for et gunstig resultat.

Joe Foss kalte opp skvadronen sin over radioen, og oppga posisjon. Så stupte han ned mot bombeflyene, med den andre jageren like etter seg.

De slo ned på japanerne som lyn fra klar himmel. Joe Foss skjøt et fly i brann og stupte videre ned gjennom formasjonen. Da han trakk opp igjen fikk en av de japanske tårnskytterne inn en treffer på ham.

Det kan ha vært et slumpsjudd, eller det kan ha vært avfyrt av en mann som virkelig kunne sine ting. Det vil aldri bli oppklart, for alle Betty-bomberne ble skutt ned over Guadalcanal i de minuttene som fulgte. Men Joe Foss fikk i et hvert fall en treffer i haleflaten, og han måtte arbeide hårdt med rorene for å holde flyet under kontroll. Et øyeblikk tenkte han å gå rett ned og sette flyet ned i sjøen. Han hadde større chanser for å overleve en «ditching» enn en landing på Henderson Field med et fly som han bare kunne holde styring på med full motor.

Men de hadde ikke for mange Grumman-jagere på Henderson Field nå om dagene. Kunne han greie å ta flyet ned, ville skadene kunne utbedres på kort tid, og skvadronen ville være et fly rikere.

Han meldte fra til tårnet at han kom inn for landing, og satte kursen mot kysten. Han fløy i lav høyde over den palmekledde stranden, og tenkte på den første dagen han hadde sett den. Den virket like fredelig nå, men nå visste Joe Foss hva som skjulte seg av redsler og uhygge bak den tette, grønne veggen som reiste seg bak palmetrærne, om kampene som raste inne i det grønne helvetet, om den herjede flyplassen som lå der inne, med flyvrakene, med de bombede bygningene, med de utslitte flyverne og bakkemannskapene som bare arbeidet med ett mål for øye: Henderson Field skulle holdes, koste hva det koste ville.

Han tenkte på alt det som hadde hendt ham over denne plassen i de månedene han hadde holdt til her,

og han tenkte på det som ville skje i tiden fremover hvis han fikk flyet ned på plassen og kom fra landingen noenlunde helskinnet.

Han så ambulansen og brannbilene bli kjørt frem mens han kretset en tørn over plassen før han gikk inn for landing. Han forsøkte forsiktig å lure ut flapsene, og fikk dem ut uten at det gikk ut over stabiliteten. Understellet kom også pent ut. Men ennå turde han ikke sette ned turtallet på motoren.

Tårnet ga ham grønt lys. Han satte snuten på jagerflyet ned og grep fastere tak om stikka. Plassen kom nærmere og nærmere. Nå hadde han rullebanen rett foran seg. Han flatet forsiktig ut, og satte hjulene ned på rullebanen. I neste øyeblikk slo han motoren brått av og huket seg ned i setet. Det var nå flyet etter alle beregninger skulle slå et par saltoer eller svirre rundt som en snurrebass bortover plassen. Men intet av dette skjedde. Jageren raste videre bortover plassen, tok igjen en brannbil som kjørte langs rullebanen, og passerte den i vill fart. Joe Foss begynte å lirke med bremsepedalene. Flyet begynte å kjøre farten av seg. Brannbilen tok ham igjen, og et øyeblikk etter kjørte ambulansen opp på den andre siden. Det var i et hvert fall litt av en trøst.

Den grønne veggen kom nærmere og nærmere. Joe Foss trakk bremsepedalene hårdt inn, flyet bikket forover, kjørte noen meter fremover med løftet hale, satte halehjulet ned igjen, og ble stående.

Joe Foss klatret ned fra cockpit'en, fant frem en sigar fra brystlommen og tente den. En sersjant fra bakke-

mannskapet hans kom frem til flyet, og ble stående en stund og se fra den sønderskutte haleflaten til den fillete vingespissen.

— Hvis dette her, sa han, — har greid å holde seg i luften, må jeg lære om igjen alt jeg har lært om fly og flyvning.

VIII.

Flyforbud

Da filmen i vingekammeret ble fremkalt, fikk Joe Foss den offisielle bekreftelsen på de tre nedskytningene. Nå var det samlede tallet på nedskytninger 26, og han rangerte blant de tre aller beste i det amerikanske flyvåpen. Men gleden over denne triumfen ble borte da det samme dag ble meldt at hans beste venn, Bill Marontate var skutt ned over sjøen. I to dager deltok Joe Foss i letingen etter ham, og da det ble klart for enhver at Marontate aldri ville komme tilbake, fløy han ut til det stedet hvor han var meldt skutt ned, og strødde noen blomster over sjøen.

Da han satte flyet sitt ned på Henderson Field den dagen takset han bort til den plassen som var forbeholdt fly i alarmberedskap.

— Fyll tankene opp, sa han til sjefen for bakkemannskapet, og kontroller at alle magasiner er ladd.

— Du står ikke for tur for flyvning, Joe. Det er løytnant Loesch som . . .

— Fra nå av, svarte Joe Foss, — skal jeg ha første utrykning, dag eller natt. Jeg har noe jeg skal gjøre opp med japsene, og jeg vil ikke ha noe kvidder fra deg. Er det greit?

Sersjanten trakk på skuldrene.

— Snakk med Skipperen, mumlet han.

— Jeg har mine instruksjer å gå etter.

Joe Foss gikk inn til major Cramp som var sjef for vingen. Før han fikk åpnet munnen rakte majoren ham en melding som nettopp var kommet inn på fjernskriveren. Den var fra hovedkvarteret, og den gikk ut på at kaptein Joe Foss hadde fått flyforbud, og skulle avvente nærmere ordre.

Joe Foss bante og svor. Han slo i bordet og forlangte å få snakke med hovedkvarteret. Han nektet å finne seg i at hans egne karer, — luftsirkuset, skulle gå på vingene uten å ha ham å støtte seg til hvis de skulle komme i knipe.

Svaret som kom tilbake var ennå mere nedslående: Hele skvadronen,

«Joe Foss' Luftsirkus» hadde fått flyforbud.

I over en uke gikk Joe Foss og flyverne hans uvirksomme, forbitret og skuffet. Den 26de januar kom den endelige bekreftelsen på ordren. Den gikk ut på at «Joe Foss' Luftsirkus» hadde ydet mere enn det var rimelig å vente av en enkelt gruppe. De skulle tas ut av aktiv tjeneste og sendes hjem.

Øverstkommanderende, general Geiger, flettet en personlig kommentar til ordren, som en slags plaster på såret for Joe Foss.

— Joe, sa han, — det ville jo være for jævli for oss andre om du skulle gå hen og vinne denne krigen alene.

På veien hjem ble Joe Foss ennå en gang angrepet av malaria. Fysisk var han nesten en knekket mann da han steg ut på flyplassen i San Francisco den 19de april. Han hadde tatt av 30 kilo, ansiktet var furet, og det hadde fått et ansenpt, rastløst uttrykk. Men blikket i de blå øynene var like fast, og holdningen var like rank.

Han ble fløyet til Washington, sammen med sin hustru og sin mor, og her fikk han overrakt nasjonens høyeste utmerkelse: «The Congressional Medal of Honor».

Da han kom hjem til Sioux Falls hadde . en menneskemengde på 75 000, 35 000 mere enn byens befolkning, møtt opp for å hylle ham. Sioux-indianerne fra reservatet hadde også møtt opp, i full krigsmundur med vaiende fjærpynt, for å delta i festlighetene. Det var en dag ingen i Sioux Falls noen gang vil glemme.

Han ble sendt til Stillehavet igjen i 1943, men etter en kort tid fikk han et nytt, voldsomt angrep av malaria. Da han ble frisk igjen ble han sendt tilbake til Statene, der han tjenestegjorde som stabssjef på Santa Barbara flyplass til krigens slutt.

I dag er Joe Foss guvernør i South Dakota. En mann med en slik positiv innstilling til livet, med en så rastløs energi parret med solide kunnskaper, måtte før eller siden bli innfanget av politikken. Han er avholdt i vide kretser, og det er mange som mener at han en vakker dag vil bli stillet opp som presidentkandidat, enten han vil det eller ikke. Joe Foss selv har ikke tid til å tenke på slikt. Han har for mange jern i ilden til det. Det eneste som kan få ham til å stoppe opp et øyeblikk i dagens jag er når tankene går tilbake til den hektiske tiden i 1942, til den palmekledde kysten på Guadalcanal, på den eviggrønne, giftige jungelen, på kameratene på plassen, på flyene, luftkampene, — på alt det som hendte ham over Henderson Field.

S L U T T



Hovedfortellingen i neste nummer har titelen **KAMPEN OM AFRIKA** og handler om torpedoangrepet som stoppet Rommels fremrykning i Egypt. Salgsdag er onsdag 1. juli.



Grumman Wildcat, som Joe Foss fløy i kamp over Guadalcanal, var utstyrt med en 1200 Hk Wright Cyclone GR-1820 motor og hadde en topphastighet på 512 km/t. Rekkevidden var 1490 kilometer og største høyde 10 000 meter. Vekt 3 365 kg lastet. Spenn 11,58 meter. Lengde 8,79 meter.



LUFTPOST

«Luftskipet» tar form.

Prototypen av det revolusjonerende engelske «luftskipet» Hovercraft, omtalt i L. H. nr. 45), er nå snart ferdig og vil bli prøveflyet i løpet av juni. Fartøyet, som har fått betegnelsen SR. N.I., vil som kjent drives frem på en «pute» av luft i lav høyde over sjøene. Det er omkring 9 meter bredt og blir utstyrt med en 450 Hk Alvis Leonides Mk 70 motor, som driver en innebygget vifte som vil frembringe den nødvendige luft for løft og fremdrift. Den første modellen blir på under 100 tonn og vil kunne gjøre bortimot 200 km/t i mellom en og to meters høyde over vannflaten. Prøver har vist at fartøyet effektivitet øker med størrelsen.

Ny høyderekord.

Den russiske flyveren Feodor Belushkin har gjort krav på den absolutte høyderekord for helikoptere etter at han den 12. mars nådde 6702 meters høyde med en Mi-1 helikopter. Dette er 308 meter høyere enn den offisielle rekorden på 6394 meter, satt av polakken Stainslaw Gajewski i 1957 med en SM-1.

Materialene bestemmer farten.

«Farten i utviklingen avhenger av hvor fort man finner frem til materialene», uttalte Donald Douglas jr., sjefen for Douglas Aircraft Company, på en pressekonferanse nylig.

Som et eksempel nevnte han at Beryllium på en Mach 2 jager betyr 7 tonn mindre vekt enn om stål hadde vært anvendt. Ett gram Beryllium koster imidlertid nesten tre kroner!

PROJECT MERCURY

I de siste månedene har den amerikanske romfarts administrasjon (U.S. National Aeronautics and Space Administration) plukket ut kandidater for de første ekspedisjoner ut i rummet. Av de opprinnelige 110 mann som ble tatt ut ble først 32 silt ut for videre prøver. Etter nærmere sikting er nu 7 mann valgt ut.

Alle disse syv er under 40 år, og under 1,85 meter høye. Alle har høyskoleutdannelse som ingeniører eller tilsvarende utdannelse i fysikk, og utdannelse ved den militære prøveflyverskole — samt flytid på minimum 1500 timer. Det endelige valg blant disse syv vil bli foretatt umiddelbart før den første rumferd i den vestlige verden skal finne sted, for at vedkom-

mende skal være i best mulig fysisk og psykisk form.

Den utvalgte vil skytes ut med en raket som i 160—240 kilometer høyde etablerer seg i en bane rundt jorden, for etter 24 timer igjen å vende tilbake til jorden.

Romfartsadministrasjonen opplyser at oppdraget blir «minst like sikkert som første flukt med et nytt hurtiggående fly.»

Flykjennings-konkurranse

Kjenner du de fem flyene som er avbildet til venstre? Så fyll ut kupongen under, klipp den ut og send den til **LUFTENS HELTER, Oslo 18, innen 1. juli.** De første tre uttrukne riktige løsninger blir premiert med tre, store tro-kopi modellsett av Starfighter, B-52 og Crusader.

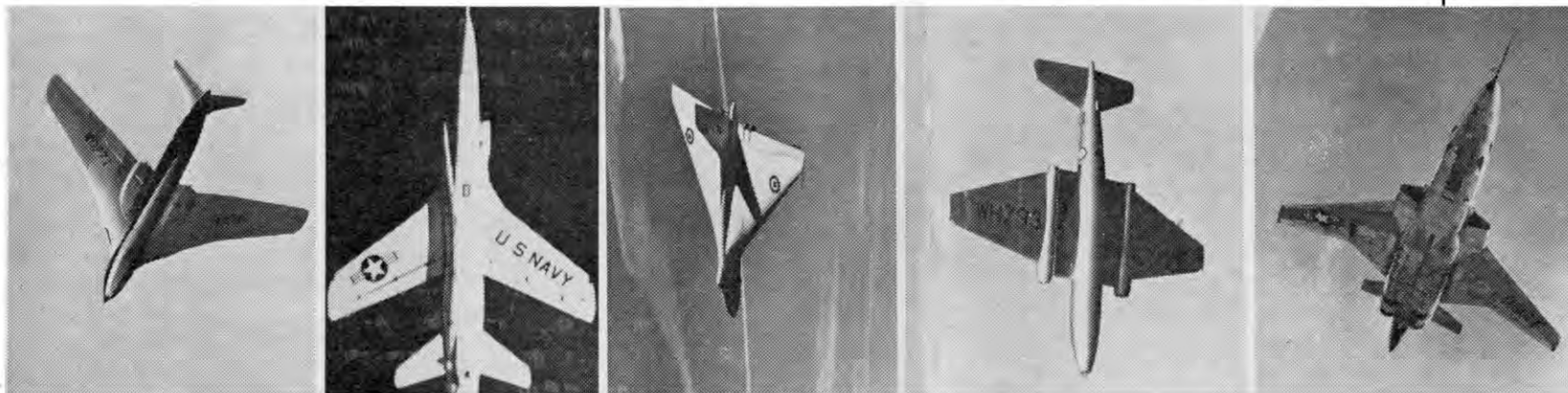
Bildene forestiller:

- 1 HANDLEY PAGE VICTOR
- 2 GRUMMAN FM-1 TIGER
- 3 AVRO VULCAN
- 4 ENGLISH ELECTRIC CANBERRA
- 5 McDONNELL F-101 Voodoo

Navn TOM WERNER
HANSEN

Adresse

(Lager du din egen kupong på et løst papir så legg ved merket under til høyre.)



1

2

3

4

5

Vi kan ennå skaffe!

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. Oberstens dødsflyvning | 33. Oppdrag Selvmord |
| 2. Duell i luften | 34. Burma-skvadronen |
| 3. Først over Atlanteren | 35. En luftens ridder |
| 5. Lydmurens forbannelse | 36. Ildprøven |
| 6. Orkan på rute 423 | 37. SOS fra Clipper 943 |
| 7. På dødens vinger | 38. Spitfire |
| 8. I kamp med døden på 88° N | 39. Det gjelder livet |
| 9. Høk over høk | 40. Himmelraketten |
| 10. Ett fly savnet | 41. Operasjon «Tarzan» |
| 11. Høyt spill | 42. 56. Squadron |
| 12. Operasjon «Tiger» | 43. Rødt for fare |
| 13. Nattens bytte | 44. Omkapp med døden |
| 14. Hopp — eller dø! | 45. Ti mot en |
| 15. Det store oppdraget | 46. Orkan |
| 16. I jungelens klør | 47. Under Korea's himmel |
| 17. Jetflyveren som ble redd | 48. Fredag den 13. |
| 18. Mot ukjent mål | 49. Målfinnerne |
| 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 | |

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

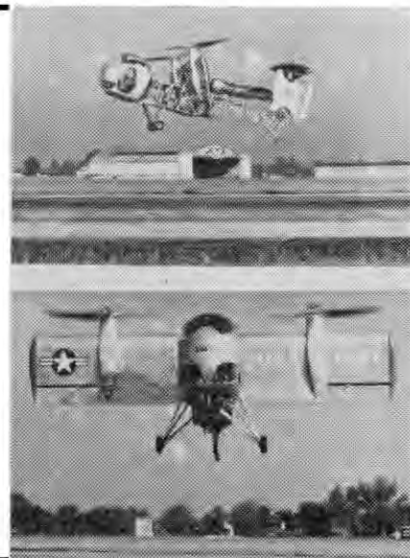
Adresse

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

DREIBAR VING

Prøveflyvningen pågår nu med Vertol 76 — en maskin som lander og starter som et helikopter og flyr som et vanlig fly ved en dreiling av vinger og motorer i ønsket retning.

Vertol 76, som sies å være det første fly med dreibar ving i luften, er utstyrt med en Lycoming gass turbin motor og ventes å nå en fart av over 700 km/t. Vanlige helikoptere gjør som kjent maks. 260 km/t. Utviklingen av Vertol 76 blir bekostet av den amerikanske hær, som mener å kunne bruke flyet som observasjons-, rekognoserings-, transport- og rednings-fly.



MARKED FOR SMÅFLY

Siden 1951 har privatflyfabrikkene i USA hatt sterk vind i seilene. Til tross for de dårlige tider som preget 1958 ble det levert 6416 privatfly fra fabrikkene ifjor. Det er 300 fler enn i 1957. Grunnen til fremgangen er særlig den at forretningsstanden har oppdaget at privatflyet ikke er en luksus men en nødvendighet.

Blant de «Fire Store» fabrikantene av privatfly i Amerika (Cessna, Beech, Piper og Aero) er Cessna i dag den største med 53,9 % av markedet. I første kvartal i år solgte Cessna 958 fly (fordelt på syv forskjellige typer fra kr. 63 000 til kr. 426 000) og det er mer enn hva de tre andre nevnte fabrikkene solgte tilsammen.



Det fjerde reiseuret

Trekningen blant innsendere til «SI OSS DERES MENING», Spørsmål IV, i aprilnummeret av L.H. ga som vinner av reiseuret: Knut Mikael Lussand, Lussand i Hardanger.

Trekningen om de fem modell byggesettene i april-nummeret av L.H. ga følgende vinnere:

Jan Erling Strand, Drammen
 Andreas Østvik, Trondheim
 Ola Vollan, Høybakken
 Børre Bergan, Rødberg
 Per Østhus, Stavanger

Byggesettene er sendt i posten.

JETFLY

Ferdig bygget fly av balsa og alum. m/ motor og drivstoff kr. 17.60 + porto og emb. Vingsp. 60 cm. Stor fart og lang flygetid. Lager av modellmatr., motorer og byggesett til fly og båter. Ill. katalog kr. 1,-.

Spesialitet: Engelske byggesett til flygende tro-kopi modeller som Chipmunk, Piper Cub, Cessna m. fl. Vingspenn 40-50 cm., originale farger og norsk byggeveiledning. Pris pr. sett kr. 12,50 + porto og emb. Hurtig levering.

Modell- og hobbyforretningen
ELECTROFON RADIO
 Paradis - Bergen.



Av FINN ARNESEN]

Europeiske rakettvåpen

Det er ganske naturlig at USA og Sovjet-Samveldet uteksperimenterer og bygger de aller fleste av de rakettvåpen som finnes i verden i dag. Disse to nasjonene er vel faktisk de eneste som har økonomiske muligheter til rakettforskning i stor målestokk. Det kreves nemlig enorme investeringer før et rakettvåpen kan tas i bruk, og de europeiske land har ikke militærbudsjett store nok til å drive utstrakt forskning. Særlig England og Frankrike, men også enkelte andre europeiske land har imidlertid utviklet endel missiles.

For at leserne også skal få en oversikt over europeiske raketter bryter vi for et øyeblikk rakett-eksperten Willy Leys serie, med denne artikkelen av Finn Arnesen.

Det største europeiske missile som er under bygging, er det engelske «Blue Streak» — «Blå strek». Det har en lengde på ca. 18,2 m, og en diameter på ca. 3 m. «Blue Streak» er et langtreggende rakettvåpen med en rekkevidde på omtrent 4500 km, og en vekt ved starten på over 45 000 kg. Arbeidet med denne raketten er strengt hemmelig, men den vil antagelig drives med flytende brennstoff.

I missile-arten «bakke-til-bakke missiles», har den svenske marinen bygget «Robot 315», som er blitt prøvet helt siden april 1955. De to destroyerne *Halland* og *Småland* er blitt utstyrt med utskytningmekanismer for dette våpenet.

Den franske «S.E. 4200» er et lite ramjetfly med en lengde på ca. 3 meter og et vingespenn på ca. 2 meter. Missilet styres ved hjelp av radio, og har en rekkevidde på ca. 140 km. Dette våpenet er relativt billig i produksjon, men har for dårlig hastighet (ca. Mach 0,9) til å kunne være særlig effektivt mot antenne enn dårlig forsvarte stillinger.

«Cobra 1» og «Cobra 4» (eller «Mosquito») er betegnelsen på to små missiles som er bygget i fellesskap av den sveitsiske og tyske hæren. Disse våpnene er anti-tankmissiles, og kan slå gjennom 40 cm panser. De har en lengde på under 1 m.

Av samme type er de engelske «Fairey» og «P.V.», de franske «S.S. 10» og «S.S. 11», og en rekke andre europeiske anti-tankmissiles.

I missile-gruppen «luft-til-bakke-missiles» er den engelske «Blue Steel» — «Blåstål» det store og antagelig beste europeiske rakettvåpen. «Blue Steel» har en lengde på ca. 11 m og et vingespenn på ca. 4,9 m. Startvekten er omtrent 6800 kg, og rekkevidden opp mot 650 km.

Det franske flyvåpenet har utviklet rakettvåpenet «B.B. 10», som bruker fast drivstoff. Det er relativt lite, lengden er 3,3 m.

Den svenske «Robot 304» er antagelig rakett-drevet, og skal etter all sannsynlighet skytes ut fra Saab A-32-A Lanser. Det er et ganske lite missile med en fart opp mot lydens.

I gruppen «bakke-til-luft-missiles», er RAF's «Bloodhound» — «Blodhund» det mest kjente i Europa. Den engelske jagerkommandoen har siden juli 1957 fått leveranser av dette ramjet-drevne missilet. «Blodhund» styres ved hjelp av radar, og skal ha en meget stor treffsikkerhet. Ingen opplysninger om rekkevidden kan oppgis. «Blodhund» er 6,75 m lang og har et vingespenn på 2,81 m. Vekten ved utskytingen ligger på ca. 1150 kg, og farten minst på Mach 2.

Den britiske hærens og RAF's «Thunderbird» — «Tordenfuglen» er et rakett-drevet missile med en lengde på 6,4 m, og den engelske marinen har utviklet «Seaslug», av omtrent samme størrelse og med samme hastighet: antagelig over Mach 2.

I samarbeid med Japan har Sveits utviklet raketten «RSD-58» med en fart på Mach 2,4.

I gruppen «luft-til-luft-missiles» er det beste europeiske missile engelsk-mennenes «Firestreak», som både RAF og Marinens flyvåpen skal utstyres med. «Firestreak» har en

FLYBILDENE:

Med dette nummer følger bilde 26, Vulcan B.I.

Som kjent følger det et nytt bilde med hvert nummer av L. H., samt med Detektiv-magasinet hver uke i den mellomliggende tid. De bilder som således hittil er kommet er:

Bilde 1: Comet	L.H. nr. 44
» 2: Starfighter	D.M. » 900
» 3: MIG 17	» » 901
» 4: Boeing 707	» » 902
» 5: Spitfire	» » 903
» 6: Hustler	L.H. » 45
» 7: B-52C	D.M. » 905
» 8: Tri-Pacer	» » 906
» 9: Victor B.I.	» » 907
» 10: Taon 1001	L.H. » 46
» 11: Rotodyne	D.M. » 909
» 12: Lightning	» » 910
» 13: Tu-104	L.H. » 47
» 14: J35 Draken	D.M. » 913
» 15: B-17 Fortress	» » 914
» 16: X-15	» » 915
» 17: Paris-Nice	L.H. » 48
» 18: Super Sabre	D.M. » 917
» 19: Viscount 810	» » 918
» 20: Me 109	» » 919
» 21: S.C.I.	L.H. » 49
» 22: Trident II	D.M. » 921
» 23: Convair 880	» » 922
» 24: Flashlight C.	» » 923
» 25: Safir	» » 924

Bilde nr. 27 kommer med D.M. nr. 926, onsdag 10. juni.

Mangler du noen bilder kan vi dessverre ikke sende deg bildene løse. Eventuelt må du bestille bladene de er bilag til fra Bladkompaniet A/S, Oslo 18. Betaling pr. postanvisning eller over Postgirokonto 17940. (Skriv din bestilling bakpå blanketten).

NB: Detektiv-magasinet koster fra nr. 903 kr. 0,60 pr. nr.

HANGARENE

For kr. 1,50 sender vi deg «hangar» til flyene — en flott samleperm i rød plastikk. Betalingen kan du sende pr. postanvisning eller over Postgiro-konto, som forklart ovenfor.

lengde på 3.17 m og en diameter på noe over 20 cm. Rekkevidden er opp mot 6½ km, og hastigheten er godt over Mach 2. Missilet styres ved hjelp av radar, og er beregnet på utskyting fra fly med overlydshastighet. RAF har også utviklet det noe mindre «Fireflash», som også er radarstyrt, og har en toppfart på over Mach 2. Det arbeides på videreutviklinger av begge disse to missilene, som danner grunnlaget for bevæpningen på de beste engelske flyene.

Det svenske flyvåpenet holder også på med et «luft-til-luft-missile», nemlig «Robot 321 A», men hittil er det bare prøvet på bakken. «Draken», skal utstyres med dette våpen.

Den franske «M. 510» er utstyrt med en to-trinns motor som bruker fast drivstoff, og har en rekkevidde

på ca. 8000 meter. «M. 510» er noe over 3 m lang, og har en hastighet på Mach 1.7 Dette missilet styres ved hjelp av fotoseller, mens en annen versjon, «M. 051» styres ved hjelp av radar.

Franskmennene har også bygget «A.A. 20», som styres ved hjelp av radio, og dette missilet er så utviklet at de fleste franske jagertyper har prøveskutt det. «A.A. 20» er nærmere 2½ m lang, og har en diameter på over 30 cm. Farten er Mach 1.7, og rekkevidden omtrent 4 kilometer.

Italienerne har også bygget et «luft-til-luft-missile», «Contraves C. 7», men ingen data er gitt.



ta Luftbussen!

Fra Oslo til Trondheim	kr. 130,00
» » » Stavanger	» 125,00
» » » Kristiansand S	» 83,00
» » » Ålesund	» 130,00
» » » Bergen (via Stavanger)	» 155,00

TIDEN BETALER BILLETTEN!

BRAATHENS S·A·F·E

FRIDTJOF NANSENS PL 7 - OSLO - TELEFON 33 21 90

„Djevelen med to haler”

LOCKHEED P-38 LIGHTNING

Av BASTUS



«Djevelen med de to haler» kalte tyskerne P-38 Lightning. Likefullt var denne jageren sikkert den mest omtvistete blant de allierte flyverne. Enkelte mente at den ikke var noe tuss, andre priste den bokstavelig talt opp i skyene og sammenlignet den med Spitfire!

Historien om Lightning begynner alt i 1937. Den amerikanske hæren hadde da innbudt flyfabrikkene til å inngi et tilbud på et tomotors jagerfly. Forutsetningen var at flyet skulle ha noen ganske spesielle egenskaper.

Tomotors jagerfly var siste mote. Hemmeligheter fra Tyskland rant ut og fortalte om Messerschmitt 110. Frankrike hadde tomotors jagerfly som lovet godt, Potez 63 og Henriot. Fokker i Holland hadde sin G.L.

De amerikanske kravene var stive. Flyet skulle ha en aksjonsradius på 500 km, farten skulle ligge på 600 km pr. time i 6000 meters høyde! Det der var mer enn nok til at de fleste flyfabrikker i U.S.A. ristet oppgitt på hodet.

Blant de fabrikkene som sendte inn tegninger var Lockheed, et temmelig nytt firma. Arbeidstokken var ikke stor etter amerikanske forhold, rundt

regnet tusen mann fra bunn til topp. Fabrikken hadde laget fem typer lette transportfly, 107 fly tilsammen. Blant disse typene finner vi en kjenning, Lockheed 12 «Electra».

Kunne Lockheed greie å få den kontrakten ville de greie å holde det gående. Kort sagt, det var enten eller for fabrikken! Ingeniørene gikk på med krum hals, all annen produksjon ble stanset. Alle forslag ble nøye gransket og veid, både mulige og helt sinnsvake.

Den største vanskeligheten ingeniørene hadde var hvor de skulle plassere de to eksosturbinene for driften av forkompressorene. Ble de plassert inne i skroget ville flyet bli litt av en vannskapning. Ble de montert bak motorene ville vingeformen bli gal. Ingeniører og tegnere ble gråhåret over dette problemet, men de løste da det hele, rett og slett ved å klemme skroget sammen til det minst mulige volum og forlenge motorpartiene ved hjelp av to lange bomber. På disse bommene ble halepartiet montert.

Og for første gang fikk et amerikansk-bygget fly neshjul.

Ja, så var tegningene klare og mo-

dellen stod ferdig, de tekniske eksperimentene fra hæren kom. Det var ikke fritt for at de glante langt på hverandre da de fikk se modellen og tegningene. Men det endte da med at de plaserte bestilling på et prøvefly.

Så gikk man i gang med å bygge flyet. Den første vingen oppførte seg slett ikke som den skulle da den ble prøvet i vindtunnellen.

I løpet av atten dager var en ny ving ferdig! Det viste seg at den vingen ikke tålte normal flapsetting under en fart på 165 km pr. time. Men den feilen ble overvunnet. Så var det nesehullet! Det ristet veldig når de prøvde det med to tons belastning og med 120 km fart.

Men toppen på kransekaken var at de to motorene, 900 hk Allison, viste seg å være mer enn lunefulle!

Karene i Lockheedfabrikken ville ikke gi seg. Flyet skulle i luften og de var sikre på at de hadde et fremragende jagerfly.

Ja, så var det å skaffe seg en dyktig prøveflyver. De fant en av selvmordskandidatene fra kappflyvningen ved Cleveland. De var alle arbeidsledige og tok hva slags jobb det skulle være hvis det var i forbindelse med noe som liknet på et fly.

Den 27. januar 1939 tok reserve-løytnant Ben F. Kesley, senere oberstløytnant, XP-38 opp i luften. Det skjedde på March Field, California.

Sjefingeniøren, Hall R. Hibbert, og resten av personalet stod borte ved kontrolltårnet. De pustet lettet da flyet var i luften og var begynt å gratulere hverandre med det heldige resultatet, da pokkerskapet begynte. Da Kesley skulle trekke opp flapsen

løsnet en overføring og flyet skjente hit og dit.

Kesley var på nære nippen til å jumpe ut, men han ombestemte seg. Han husket på det gamle ordet: Jump ikke så lenge flyet holder seg flytende.

Kesley hadde vært ute i hardt vær mange, mange ganger før. Utrolig dyktig var han og han klarte å sette flyet ned i en diger kornåker. Flyet ble noe ødelagt, men flyveren slapp fra det uten en skramme.

Flyet ble reparert, og nye prøveflyvninger gikk helt smertefritt.

Så kom det store sjokket. Myndighetene fant på at de ville oppgi prosjektet!

Her måtte noe gjøres, mente kara hos Lockheed. Reklamens makt er stor. Den 11. februar lettet Kesley fra March Field og 7 timer og 2 minutter senere var han over Long Island, New York. Alle rekorder tvers over det amerikanske kontinent var slått! Det hadde vært svært dårlig vær halve veien og Kesley var sliten. Han droslet motorene for meget og følgen var at da han gav full gass igjen ble forgasserne kvalt. Begge motorene stoppet og Kesley måtte ta en buklanding et stykke utenfor plassen.

Det var bare ett øyenvitne til ulykken og han tenkte som så at her måtte han underrette pressen før han underrettet flyplassen!

Dagen etter var alle avisene fulle av fotografier av XP-38. Og resultatet av det var merkelig nok at flyvåpenet gikk til bestilling av 13 fly!

Før jul 1941 rullet det første flyet ut av monteringshallen.

Det ble ikke bare med de tretten. De første 40 ble sendt til England,

som nå sloss som besatt mot Görings Luftwaffe — men uten forkompressorerne! De var en topphemmelighet. Og uten disse var P-38 så å si ubrukelig, R.A.F. nektet å la sine flyvere fly dem og det endte med at det ble amerikanerne selv som tok P-38 i bruk.

Etter Amerika kom med i krigen ble P-38 for første gang satt inn i juni 1942 på speidingsstokt over den japanske flåte. Så ble det meget stille om P-38, den forsvant ut av bildet og dukket ikke opp igjen før under landingen i Nord-Afrika. Det var i november 1942.

Begynnelsen var alt annet enn vellykket. De amerikanske flyverne hadde ikke riktig fått taket på hvordan et to motors jagerfly skulle flys og de manglet noe meget viktig, kamperfaring! De kom i kamp med Focke-Wulfene, og de første tre P-38 skvadronene ble så å si utryddet. Ja, det gikk på noen få uker. Og i noen tid måtte P-38 bli eskortert av B-40 fly som hadde mye besvær med å holde følge med dem.

Men litt etter litt utviklet karene en egen kampteknikk for P-38. Flyene ble utstyrt med spesielle flaps som gjorde dem lettere å svinge under kamp. Og flyverne lærte å utnytte fordelene med å ha to motorer.

Det tok ikke lang tiden før alle barnesykdommene var over. P-38 var blitt litt av en favoritt; svær fart, lang rekkevidde og en pålitelig konstruksjon.

Bevæpningen var konsentrert i nesen på flyet og viste seg å være ideell til angrep mot bakken. Det fikk de tyske troppene føle gang på gang! Det var derfor tyskerne døpte P-38

for «Den tohalede djevel». Farten gjorde at det også var meget brukbart som oppklaringsfly.

P-38 var et godt jagerfly, det kan ingen benekte, men det kom vel ikke riktig opp mot P-37 Thunderbolt.

Av kjente navn som fløy P-38 i Stillehavet kan nevnes Bong og McGuire. De hadde henholdsvis 40 og 38 seire. Jenkins og Thomas White i England, 16 og 22 seire. Disse gav seg i kast med enmotorsjagere og kom heldig fra det. Men så var jo disse karene topper!

Amerika bygget 6900 Ligthing. I 1945 da det var blitt gjort noen forandringer med flyet kunne det føre to tonn bomber! Med en rekkevidde på 1000 kilometer.

Da var P-38 motorene på 1600 hk hver. Dobbelt så store som på den aller første P-38.

I mars 1944 oppnådde Kesley en fart på nesten 1300 km pr. time i stup.

Et nytt forsøk ble foretatt en måneds tid etter, men da gikk det galt! Vingene klappet sammen i 7 000 meters høyde og i siste liten klarte Kesley å hoppe ut. Etter det forsøket ble han sendt på «ferie» i Stillehavet til en P-38 skvadron som opererte der.

P-38 hadde et vingspenn på 15,24 meter, lengde 11,58 meter, vekt 5,7 tonn, med maksimum last 8,2 tonn. I 7500 meters høyde gjorde den 661 km pr. time. Rekkevidde uten slipp-tanker 576 km. Bevæpningen var fire 13 mm mitraljøser og en 20 mm Hispano-kanon.

P-38 var helt ut en metallkonstruksjon, og som alle vet, enseter!

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

Redaksjonen benytter her anledningen til å takke for de mange hyggelige og oppmuntrende brev, som vi daglig får fra interesserte lesere av bladet. De vi her i første rekke vil sende en takk er alle dem som skriver til oss for å si sin mening om bladet uten dermed å vente svar. Vi ville gjerne skrive til hver enkelt av dere, men dessverre makter vi det ikke. Red.

1. Kan L.H. gi meg tekniske data om eksperimentflyet Bell X-15 og om hvor stor den maksimale høyde til flyet er?
2. Det samme vil eg gjerne vite om jet-passasjerflyene DC-6 og DC-7.

Hilsen Oddvar S.

SVAR:

1. Se L.H. nr. 2 (46).
2. DC-6 og DC-7 er ikke jetfly, men propellerfly. DC-6B har 4 P&W CB 17 motorer hver på 2500 HK. Masjart 445 km/t. Tjenestehøyde 7500 m. Vingespenn 35,8 m. Lengde 22,5 m. DC-7C har 4 Wright E-A1 motorer hver på 3400 HK. Marsjart 520 km/t. Tjenestehøyde 7700 meter. Vingespenn 38,9 m. Lengde 34,4 meter.

1. Skal det holdes noen seilflykurser for nybegynnere til sommeren? I tilfelle når, og hva kommer et slikt kurs til å koste sånn cirka?
2. Når ble «luft-til-luft» raketter først tatt i bruk?
3. Kan jeg få noen opplysninger om «North American AJ-1» «Douglas A2D Skyshark».

E. S. Hgsd.

SVAR:

1. Ja. Skriv til Norsk Aeroklubb, Karl Johansgt. 18, Oslo, og du vil få alle opplysninger.
2. Så vidt man kjenner til ble «luft-til-luft» raketter først benyttet under kamp over Kina september 1958 under striden mellom China og Formosa regjeringen. Typen som ble benyttet var den selvsøkende Side-winder.
3. North American SAVAGE AJ-1 er et kombinert angreps og rekognoseringsfly. Prototypen fløy første gang i 1948 og er senere tatt i bruk av U.S. Navy. Det var det tyngste fly som noen gang hadde landet på et hangarskip. Det har to Pratt & Whitney R-2800-44W motorer hver på 2400 HK. For å kunne øke hastigheten og stigeevnen under kamp, har det en J-33-A-10 jetmotor monteret i halepartiet. Maks. hastighet med jetmotoren i tillegg er ca. 700 km/t. Totalvekt ca. 22 tonn. Mannskap 3. Vinger og haleflate kan foldes sammen. Vingespenn 21,77 m. Lengde 19,22 m. Høyde 4,62 m. Douglas A2D SKYSHARK er en videreutvikling av Skyraider. Vingespenn og flate er beholdt, men tykkelsen på vingene er øket en del. Den har en Allison T-40 motor på 5850 HK som driver to trebladete kontra-

roterende propellere. Motoren har to turbinkomponenter som kan benyttes sammen eller hver for seg for å øke rekkevidden. Vingespenn 15,25 m. Lengde 12,20 m. Høyde 4,88 m. Totalvekt 12 400 kg.

1. Data for Convair B-36?
2. For T-39 Bagder?
3. Hvor kan jeg få kjøpt bladet Flight, og hvor mye koster det?

SVAR:

1. Den første B-36 fløy på Caeswell flyplass i Texas den 8. august 1946. Den første typen hadde 6 3500 HK Pratt & Whitney motorer av pusher typen. Den siste utgaven hadde i tillegg 4 General Electric J-47 A jetmotorer hver på 2360 kg skyvekraft. Over 280 fly av typen ble bygget før det siste fly den 12. februar 1959 ble overlevert til byen Fort Worth i Texas for å innlemmes i et flymuseum. B-36 tjente som et overgangsfly mellom vanlige propellerfly og det nåværende jetfly. Den siste utgave B-36 D hadde følgende data: Maks.hastighet 700 km/t. Tjenestehøyde 13 700 meter. Bombelast og raketter 38 tonn. Rekkevidde 10 000 km. Vingespenn 70,1 meter, lengde 49,4 meter. Total flyvekt 162,5 tonn. Besetning 15 mann.
2. Se L. H. nr. 48.
3. Flight kan fåes hos Narvesen og koster kr. 2,40.

1. Kan de være så snill å gi meg noen data om Convair F-102 A og CF-105 Arrow?

T. S.

SVAR:

1. Convair F-102 A Delta Dagger er en enseters allværs av-

skjæringsjager. Typen er stadig blitt forbedret siden den første utgave YF-102 fløy for første gang den 24. oktober 1953. De siste utgaver har fått større finne og luftbremser. Den siste typen har en Pratt & Whitney J57-P-23 jetmotor på 5300 kg skyvekraft. Etterbrenneren gir en tilleggskraft på 2900 kg. Maks.hastighet er 1 327 km lik Mach 1,25. Tjenestehøyde er 16 460 meter. Normal vekt er 12 246 kg, men kan ha en totalvekt på 14 500 kg. Bevæpningen består av seks Hughes GAR-1D raketter som søker målet ved hjelp av varme fra målflyet. Eller den kan ha seks GAR-2D som har infra rød søkemekanisme. Vingespenn 11,60 meter, lengde 20,85 meter, høyde 6,52 meter.

2. Se L.H. nr. 35.

Hvor kan jeg få opplysninger om Flyvåpnets mekaniske skole?

K. T.

SVAR:

Skriv til Krigskommissariatets Rekrutteringskontor, Festningen, Oslo og du vil få alle opplysninger derfra.

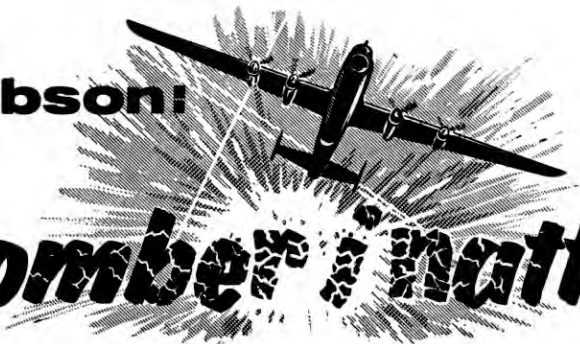
Er det tilfelle at en tysk nattjager under krigen gjorde over 900 km/t?

SVAR:

Mot slutten av krigen hadde det tyske flyvåpen en jager, Junkers 8—263 (JU-248), utstyrt med raketmotor som hadde en topphastighet på 944 km/t. Det er imidlertid lite sannsynlig at denne ble benyttet som nattjager da flytiden ikke var stort over 15 min. 900 km/t var imidlertid ingen umulighet for andre jagere under stup.

Guy Gibson!

Vi bomber i natt



I den dypeste hemmelighet planlegger engelskmennene et angrep mot et mål av livsviktig betydning for Tyskland. Bare en elite-skvadron kan gjennomføre angrepet – hvis det da er mulig å gjennomføre det. Til å skape denne skvadronen, trene den og lede den faller valget på den 25-årige Guy Gibson. Vi har hørt om hvordan Gibson får frie hender, hvordan han velger seg de beste flyvere i Bomber Command, og på rekordtid setter opp sin skvadron, 617 Squadron, på Scampton – uten å ane hva han går til. Etter at skvadronen er godt igang med treningen får Gibson høre om det hemmelige våpenet de skal benytte – «Jordskjelvbomben» – og om den farlige angreps-teknikken den betinger. Endelig også om målet: RUHR-DEMNINGENE. Treningen fortsetter. Men de første prøvene med bomben er mislykkete. Eneste sjangse er å slippe den fra 18 meters høyde. Det er farlig å fly så lavt over vannflaten om natten, men Gibson beviser at de kan greie det. Tidspunktet for angrepet nærmer seg. Prøvene er til ende og angrepsplanen klar. Bassenget er fullt og dagen er kommet – – –
16. mai 1943 . . .

6. Med kurs for Tyskland

Karene kom inn tause og interesserte etter to og en halv måneds venting. Endelig skulle de få vite målet. Der var 133 unge menn i rommet. De så temmelig slitne og pjuskete ut, flere av dem virket eldre enn de var. Men nå var de gjennomtrente spesialister, og hver eneste en kunne jobben sin ut og inn.

Jeg lot vitenskapsmannen fortelle om oppdraget. På sin vennlige, forekommende måte la han ut om demningen og hvordan den var konstruert. Han nevnte hvor tjukk den var og hvor vanskelig det ville bli

å ødelegge den, og forklarte prinsippene for de nye bombene. Han snakket så enkelt at alle forsto. Tilhørerne så nærmest lettet ut, nå da de visste hva de skulle angripe. Det kunne vært verre, tenkte nok de fleste.

Stor ståhei resten av dagen. Flyverne testet flyene og instrumentene, traktorer kjørte rundt og leverte miner. Doc Watson suste av sted på motorsykkelen og så ut som han bar all verdens sorger på sine skuldre. Reparator-gjengene la siste hånd på fly som hadde vært skadet. Et nytt kanontårn her. En halefinne der. Ikke før fem om ettermiddagen var det siste flyet startklart. Jeff og Mutt gikk rundt og inspiserte hvert eneste

fly og forvisset seg om at alt var O.K. Alt skulle gjøres i siste minutt. Da jeg selv gikk for å prøvefly Lancasteren, ga jeg Chiefy Powell de siste instruksjoner om Nigger. Jeg ba ham begrave hunden ved midnatt når vi krysset den fiendtlige kysten. Mens han ble begravet, håpet jeg vi skulle være så opptatt med angrepet at jeg kunne glemme den sørgelige begivenhet. Det var et dårlig varsel, og jeg ba Chiefy holde tett så lenge.

Lunsj hadde vi ikke tid til den dagen. Jeff kom løpende i siste øyeblikk og sa med halykvalt stemme:

«Vi har fått gal olje. Det er ikke noe på lageret her. Vi må skaffe rette sorten fra et annet sted. Ellers risikerer vi at de ikke virker.»

Jeg forsto ikke en døyt av hva han snakket om, men han fikk et fly til disposisjon, og da jeg aldri hørte mer om saken, går jeg ut fra at han ordnet det.

Det var stekende hett, men alle besetninger brukte tre timer på å studere demningene og tegne modellene slik at de festet bildet av dem i erindringen og kunne kjenne dem igjen når det ble alvor. Siden krysseksaminerte de hverandre om kanonstillingene og innsjøens lengde og andre viktige fakta.

Da den verste middagsheten var over, begynte vi ordremøtet. Militærpolitiet hadde satt to poster ved inngangen. Dørene ble låst. Ingen andre enn flybesetningene og fire spesialister fikk lov å slippe inn. Hverken Fighter Command eller vår egen gruppestab visste om operasjonen. De trodde det gjaldt vanlig trening.

Jeff gjentok mer eller mindre hva han sa om morgenen, men nå fortalte han også om all den motgang

Dette er mannen om hvem Luftmarsjal Harris uttalte: «En større kriger har England aldri fostret» — Wing Commander Guy Gibson, V.C., D.S.O. & Bar, D.F.C. & Bar.



I dette nummer bringer Luftens Helter det sjette kapittel i Gibsons egen beretning om taktet som skaffet ham Victoria-korset og udødelighet.

han hadde hatt under uteksperimenteringen av det nye våpen. Han var svært alvorlig, for han følte seg personlig ansvarlig for å sende disse ungdommene ut på et farlig oppdrag som kunne koste dem livet. Til meg sa han:

«Jeg håper de kommer tilbake alle sammen.»

«Det er ikke Deres skyld, hvis de blir skutt ned,» svarte jeg.

«Jeg skal si Dem at jeg ikke betrakter dette som et militært oppdrag. For meg gjaldt det bare å bryte ned en demning, og dette raidet er ikke annet enn den siste del av eksperimentene mine.»

Grupperne, Cochran, holdt en inspirerende tale til skvadronen. Jeg husker særlig at han sa:

«Dere skal ut på ett av de mest ødeleggende raid i vårt flyvåpens historie. Folk vil gjerne vite hvordan dere gjorde det, og det kan være fristende å fortelle det. Men vi har bruk for minene til andre mål senere, og jeg må be dere holde det hemmelig. Jeg gir denne advarselen nå, for etter hva jeg har sett av treningen ved skvadronen, vet jeg at angrepet vil lykkes.»

Så var det min tur. Jeg forklarte selve angrepsformen. De kunne gjøre det i blinde allerede. Likevel brukte jeg nesten en time på å gjennomgå planen i detalj.

Skvadronen ble delt i tre. Den første formasjonen besto av: Meg selv, Hoppy, Micky, Dinghy, Bill Astell, David Maltby, Henry, Les Knight og Dave Shannon.

Det var de beste bombe-besetninger i skvadronen, og derfor skulle vi angripe Möhnedammen først og så fortsette til den andre demningen,

Eder. Når vi hadde slått hull på disse, var angrepet over. Men vi ville ikke bare ha en liten åpning, vi ville rive ned hele demningen, og derfor skulle vi fortsette til alle minene var brukt opp. Brudd på opptil hundre meters bredde var målet.

Den andre formasjonen var: Joe MacCarthy, F/sgt. Byers, F/L Barlow, P/O Rice og Les Munro.

De skulle angripe Sorpedemningen og for øvrig bidra til å forvirre tyskerne og splitte de fiendtlige nattjagerne. De skulle krysse den fiendtlige kysten på en helt annen kant enn der vi kom. Når de var fremme ved Sorpedammen, skulle de avfyre Very-signallys og på den måten tiltrekke seg nattjagernes oppmerksomhet, så vi fikk fred en stund til å gjennomføre hovedangrepet. Raidet mot Sorpe krevde en annen teknikk, for dammen var helt ulik Möhnedemningen.

Resten av styrken, P/O Townsend, F/sgt Anderson, P/O Brown og P/O Ottley, fulgte et stykke etter de øvrige for å fylle inn eventuelle tomme plasser i de to første formasjonene. Det var en smal sak å ordne over radioen. To andre besetninger kunne ikke bli med på grunn av sykdom. Den samlede styrke gikk altså opp i 18 fly.

Det var slutten på ordremøtet. Alle mann visste hva de hadde å gjøre. Alle kjente planen. Vi dro opp til messen og spiste egg og bacon.

Dinghy sa til meg: «Kan jeg få egget ditt, hvis du ikke kommer tilbake?»

Det var en standardvits i flyvåpenet, fordi hver mann hadde krav på et egg når han kom hjem fra tokt, og egg var sjelden vare under kri-

gen. Jeg ba ham kysse meg bak. Snart var det på tide å gå og skifte.

Halvannen times venting før start. Som vanlig var alle mann nervøse og tause. Venting og hemmelighetskremmeri kunne drive noen hver til randen av vanvidd, og jeg tror hele gjengen hadde lyst til å hoppe og danse og skråle og gi sine følelser luft. Men de sto og hang med hendene i lommen og røykte sigaretter.

Jeg sa til Hoppy:

«I kveld er det alvor. I morgen holder vi kalas.»

Vi pleide å oppmuntre hverandre på den måten hver gang vi dro på tokt. Så sprang Hoppy opp i en bil

og kjørte med besetningen sin til flyet.

Adjutant Humphreys skrev i skvadrons-boken:

«Der Tag kom for 617 Squadron. Knapt en sjel utenom skvadronen visste om målet. Bare noen få visste i det hele tatt at vi skulle på tokt. Fra klokken åtte var scenene utenfor mannskapsbrakka noe helt utenom det vanlige. For nå var de klar over hvilken fryktelig oppgave de skulle gi seg i kast med. Noen var beslutsomme og tøffe. Andre likegyldige.

Dave var sent ute, han forlot mannskapsrommet lenge etter at besetningen hans var på plass i flyet.



Gibson (på stigen) med sitt mannskap, idet de går ombord før start.

Jeg begynte å lure på om David på sin vanlige fandanivoldske måte kunne ha glemt hele toktet. Skvadronssjefen dukket opp med hele besetningen sin i bilen til rett tid. At de fikk presset seg inn i kjøretøyet alle sammen er et mirakel. Han så ut til å være i fin form og helt uforstyrrelig. (Det var blank løgn selvfølgelig). Yankien vår, MacCarthy satte hele flyplassen på ende da han oppdaget at Lancasteren hadde trøbbel med det hydrauliske systemet. De styrtet av gårde mot det eneste reserveflyet. Da han var inni cockpit-piten, fant han ut at der ikke var noe devasjonskort der, og så kom han løpende inn på kontoret mitt og brukte en forferdelig munn. Dernest var han så uheldig å trekke i fall-skjermnsnoren, og han løp bortover flyplassen med en masse hvit seilduk flagrende etter seg. Svetten strirant nedover ansiktet på ham da han spurtet tilbake til flyet med en hel gjeng i hælene på seg. De kom med de sakene han hadde forlangt. Han var klar til å starte i siste sekund.»

Hutch fyrte av et rødt Very-lys, og alle flyene startet opp. Der var radiotaushet til vi nådde fiendtlig område.

Gruppesjefen kom inn i Lancasteren og ønsket meg lykke til, og jeg svarte med et blekt smil. En R.A.F. fotograf kom løpende og ba om å få lov å ta et bilde — slike folk velger alltid de mest ubeleilige øyeblikk. Vi takset langsomt ut til startstripen og sto klar til å ta av. Ved kontrollvognen vinket de med et flagg, og jeg åpnet trotlene og tok av med kurs for Tyskland. Adjutanten skrev:

«De store flyene tok av fra plassen og drønnet av sted i formasjon mens tilskuerne holdt pusten av spenning. De var tungt lastet og brukte nesten hele banen for å komme opp, men det gikk bra. Da de var borte, begynte kveldståken å legge seg over markene i Lincoln, og bakkemannskapene satt og pratet en stund før de gikk til rommene sine. De skulle være klar til å ta imot flyene ved landing. Alt var stille og rolig, og vi ønsket at kameratene våre ville gjøre godt arbeide og vende hjem i god behold.»

Vi fløy i en time og ti minutter i absolutt taushet. Hver mann var fordyppet i egne tanker. Sjøene under oss vasket monotont forbi, og månen danset i bølgene som et magisk krystall.

«Fem minutter igjen til den hollandske kysten, skipper,» sa Terry, og vi våknet til liv med et rykk.

«Godt,» sa jeg og stirret forover. Pulford slo på lyskasterne under flyet og dirigerte meg lavere ned. Vi var nesten 30 meter over vannflaten. Jim Deering i forreste tårn begynte å svinge mitraljøsene fra side til side, klar til å pepre eventuelle flakskip, som lå på utkikk etter mineleggerne utenfor kysten. Hutch satt i radiatorommet rede til å advare resten av flyene om vi skulle møte flak. Trevor tok av flytevesten og presset seg inn i bakre kanontårn. De andre Lancasterne søkte nærmere inn på siden av oss, og folkene ombord i dem gjorde seg klar til kamp, akkurat som vi. Noen plystret nervøst over flytelefonen. En annen sa ubarmhjertig:

«Hold kjeft!»

Så sa Spam: «Der har vi kysten!»

«Nei, det er bare lave skyer og månneskygger i sjøen,» svarte jeg.

Men der tok jeg feil, og snart så vi de hollandske øyene. De var lave og flate og frastøtende i månneskinnet, og de sendte opp vifter av sporlys i mange retninger. Nå var vi oppfanget på radarskjermene, og tyskerne visste at vi kom. Men vi kjente forsvaret her, og da vi nærmet oss den uvennlige mørke landstripen begynte vi å lete etter de nødvendige landemerker, så vi kunne finne en trygg passasje gjennom luftvernsperringen. Vi snodde oss frem som et skip gjennom et minefelt. Hvis vi fløy for langt til en av sidene, gikk vi den visse død i møte, men med forsiktighet og en smule hell skulle vi redde oss igjennom. Terry sto ved siden av meg. Han åpnet sidevinduene og så ned mot kysten i nattkikkert. «Ikke mye å se,» sa han. «Vi går for lavt, men jeg tror vi er i den rette leia. Det blåser jo ikke stort.»

«Håper det stemmer.»

«Pass på, skytter nå går vi over.»

«O.K. Slokk alle lys. Ikke noe prat!»

Med brølende motorer suste vi over Vestvollen, sneiet såvidt forbi forsvarsverkene og svingte kjøpt fra side til side for å holde oss langs den ufarligste ruten. Et øyeblikk holdt vi pusten av spenning. Så trakk jeg et lettelsens sukk. Ingen hadde fyrt av et skudd. Vi hadde visst tatt dem på sengen.

«Det gikk smertefritt, Terry. Neste kurs.»

«105 grader magnetisk.»

Vi hadde ikke fulgt den nye kursen i mer enn to minutter, før vi kom til sjø igjen. Altså var det en øy vi passerte, og det stemte ikke med ruten. Vi skulle ha gått mellom to sterkt forsvarte øyer, men gudskjelov hadde kanonérene sovet tungt. Vi steg til 100 meter for å ta et overblikk og bestemme hvor vi var, så dukket vi ned på dekket igjen, og Terry sa:

«O.K. Der har vi vindmøllen og radiomastene. Vi har drevet av mot styrbord. Ny kurs: 095 grader magnetisk. Se opp for den lille byen rett foran.»

«O.K. Terry. Jeg flyr rundt den.»

Vi svingte til venstre, og jeg la merke til at Hoppy og Micky hang på i fullkommen formasjon. Slik skal det være.

Vi fløy lavt, så lavt at Spam skrek rett som det var at jeg måtte trekke opp for å unngå å kolliderer med høyspentledning og trær. Over til høyre lå en liten by med skorsteinspipene i silhuett mot kveldshimmelen. Det så ut som om noen blinket V-tegnet til oss, men kanskje det bare var en forskrekket borger som stakk hodet ut av soveværelsesvinduet. Larmen var øredøvende.

Den nye kursen skulle følge en rettlinjert kanal, som igjen førte til et T-formet knutepunkt, og bortenfor det lå grensen mot Tyskland. Alle mann holdt utkikk etter kanalen, for vi hadde ikke råd til å gjøre feil. Jo, ganske riktig, der dukket kanalen frem under styrbord ving, og vi fløy omhyggelig midt over den. Like i nærheten lå Eindhoven, som hadde ry for å være sterkt forsvart. Etter noen minutter var også den passert, og vi så det blinket som sølv i en

vannflate rett foran. Det var kanalskillet, her skulle vi svinge igjen.

Spam visste straks hvor vi var. Alt stemte med ruten, og vi satte kurs mot Rhinen. Noen minutter senere krysset vi grensen til Tyskland. Terry sa lakonisk: «Vi er over målet om halvannen time. Hold utkikk etter Rhinen.»

Men ikke alle slapp gjennom. Løytnant Rice plasket ned i sjøen, skvatt opp igjen, mistet to av motorene og minen, og måtte returnere til England. Jeg lurte på hvordan de karene ville ta det. Etter mange ukers intens trening og spenning måtte de karre seg tilbake uten å ha gjort en innsats. Det var synd på dem.

Les Munro ble truffet av lett flak noe senere, og flyet ble skadet så stygt at han var nødt til å halte hjemover. Dermed var det 16 fly igjen, med 112 mann ombord.

Turen videre til Ruhrdalen var ikke helt uten risiko. Vi var uønsket, og de visste om oss. Der var ingen andre fly ute den natten, der var for klart vær for større styrker. Og nede i de underjordiske plottingrommene, holdt kontrollerne vakt og fulgte påpasselig med ettersom vi stevnet videre frem mot Möhne. Vi hadde på følelsen hvordan de flyttet jager-skvadronene og lot dem sirkle foran oss, lot sirene ule hist og her, slo alarm i luftvern batteriene langs ruten vår og i det hele gjorde sitt beste for å gi oss en varm velkomsthilsen. Men ennå visste de ikke hvor vi skulle hen, for ruten var slik at den truet mangt et viktig sentrum, og kontrollerne kunne aldri vite om vi ikke plutselig ville svinge til angrep på en eller annen industriby. Flyalarmen gikk nok i alle byer fra

Bremen og sørover. Nattjagerne hadde vansker med å lokalisere oss, fordi vi fløy så lavt. Men når vi var fremme ved målet, kunne de snart ta igjen det forsømt.

Lancasterne drønnet videre. Tyskland syntes dødt. Ikke liv, ikke bevegelse å se på bakken. Ikke flak heller. Bare vi.

Så kom vi til Rhinen. Det er på sett og vis porten til Ruhr, det er den barrieren våre hærer må krysse for å erobre de store byene Essen og Dortmund. Elven så stille og skummel ut i måneskinnet. Men den bød ikke på større vanskeligheter. Spam sa:

«Vi er ti kilometer for langt sør. Best å svinge til høyre, skipper. Duisburg ikke langt unna.

Så snart han nevnte Duisburg, reagerte hendene mine på stikka, og Lancasteren la seg kraftig over og fulgte Rhinen oppover. For Duisburg er et farlig sted å fly over i 30 meters høyde. Der er hundrevis av kanoner i det området, bortsett fra alle lyskasterne, og luftvernet har lang erfaring.

«Hvordan kunne det foregå?» spurte jeg.

«Vet ikke, skipper. Kompasset i ordren kanskje?»

«Umulig.»

«Vent litt. Jeg skal se over tallene her en gang til.»

Litt senere: «Jeg er redd jeg leste feil av, skipper. Den kursen jeg ga skulle ha vært ti grader mere borbord.»

«O.K. Terry. Det kunne blitt dyrt det der.»

Under den krappe svingen mistet de andre kontakt, men nå la deg seg i formasjon på ny. Det var min feil

at svingen ble så brå, men jeg blir alltid skremt når jeg hører navnet Duisburg eller Essen eller noen av de andre flakredene i Tyskland. Der lå lektere i Rhinen med maskinkanoner, og de skjøt som rasende på oss, men skytterne våre ga dem det glatte lag. Snart fant vi stedet vi lette etter — en liten innlandshavn, og der svingte vi langsomt mot øst. Terry sa monotont:

«Tredve minutter igjen til målet.»

Da vi fløy innover Ruhrdalen, møtte vi stadig mer flak, for vi befant oss i utkanten av sterke forsvarsområder, og de var aktive, men med alleslags krumspring vred vi oss ut av dødsfellene. Nå og da fanget de oss i lyskasterstrålene, men vi lurte oss vekk ved å dukke ned bak trærne, så utrolig det enn kan høres. En gang passerte vi plutselig over en splinter ny flyplass med kraftig luftforsvar. Den var ikke avmerket på kartene våre. Lyskasterne fanget øyeblikkelig inn de tre forreste flyene og holdt oss. Trevor i baktårnet begynte å skyte som en gal for å skremme dem til å slå av lyset, men i neste sekund smatt vi bort bak noen skogholt. Spam hylte opp at vi subbet med nesa i en kornåker. Hutch sendte straks melding til de etterfølgende flyene om flaken så de kunne unngå området. En av flyverne, Bill Astell, en svinaktig kjekk kar fra Derbyshire, var ikke fullt så heldig. Han fløy lenger til venstre, ble blindet av søkelysene og mistet et øyeblikk kontrollen. Flyet skar rett til værs, stallet og ramlet i bakken. Flammene slo høyt mot himmelen, og fem sekunder etter eksploderte minen med et forferdelig brak. Ingen overlevende.

Minuttene var lange som timer denne sommerkvelden, mens vi kaldsvettet av frykt. Hvert eneste jernbanetog, hver landsby og hver bro kunne bety døden, for Lancasterne var uhyggelig sårbare i den høyden og den farten. Vi kjempet oss frem forbi Dortmund, Hamm — den velkjente Hamm som ble bombet så ofte i begynnelsen av krigen, og den lille byen Soest, der jeg såvidt slapp fra det med livet i 1940. Soest var søvniig nå og skjøt ikke på oss. Så dukket Ruhr-høydene frem i disen.

«Vi er fremme,» sa Spam.

«Gudskjelov,» sa jeg oppriktig.

Da vi kom over åsen, oppdaget vi Möhnesjøen. Der var selve demningen også. I måneskinnet så den solid og tung og usårbar ut. Den minnet om et slagskip og spydde granater mot oss fra hele sin lengde. En del flak kom dessuten fra kraftstasjonen like under. Der var ingen lyskastere. Det var lett flak, grønne, gule og røde sporlysprosjektiler glimtet over de mørke åsene og speilet seg i den svart-glinsende vannflaten. Det så ut til å være dobbelt så mye flak som der var i virkeligheten.

«Skulle ikke tro de skytterne der nede var ute av trening,» sa Spam ironisk.

«De er sannelig våkne nå,» bemerket Terry.

De var lys våkne. Tyskerne har et godt varslingssystem, det må innrømmes. Jeg hadde litt dårlig samvittighet selv. For en times tid siden fortalte jeg folkene mine at forsvarerne ikke kunne være stort bedre enn det britiske heimevernet, og at de dessuten sov på sitt grønne øre alle som en.

Det er ikke godt å si hvor mange kanoner der var, men sporlysprosjektilene suste imot oss fra fem stillinger, med 12 kanoner i alt skulle jeg tro. Til å begynne kunne vi ikke si hva slags kaliber de var, men etter at en av Lancasterne var truffet, fikk vi melding over radio om at det enten var 20 mm eller 37 mm, og det er noen lumske våpen.

Vi kretset rundt og fant de landmerkene vi skulle gjøre bruk av under angrepet. Hver gang vi kom innenfor skuddhold, brak det løs fra kanonene på dammen.

«De er litt aggressive, ikke sant?» sa Trevor.

«Der sa du noe.»

«Disse små luftvernkanonene gir meg gåsehud,» sa jeg til Terry.

«Meg også,» sa en annen stemme over flytelefonen.

Jeg kalte på hvert av flyene og fastslo til min lettelse at de var der alle sammen, unntatt Bill Astell selvfølgelig. Lenger i sør begynte Joe MacCarthy nettopp sitt avledningsangrep på Sorpe. Men ikke alle av den formasjonen var kommet frem heller. Både Byers og Barlow ble skutt ned av lett flak like etter at de krysset kysten og var erstattet med fly fra reservestyrken.

Neste kapitel i Gibsons beretning: Angrepet på Møhnedammen, følger i neste nr. 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.

BELL X-1 →

Bell X-1 ble konstruert for utforskning av problemer i forbindelse med supersonisk flyvning, og fløy første gang 9. des. 1946. Den 14. okt. 1947 brøt X-1 lydturen med Charles Yeager ved spaken. Yeager tok senere X-1 opp i over 19 000 meters høyde. Videreutviklingen X-1A nådde i 1953 en fart av 2 650 km/t. X-1 hadde en Reaction Motors XLR-II-RM-5 rakettmotor på 2 725 kg skyvekraft med en utholdenhet på 4,2 min. for full motor. Vekt 8,2 tonn lastet, 3,2 tonn tom. Spenn 8,63 m, lengde 9,45 m.

Under oss lå Møhnesjøen stille og dyp, og jeg ga ordre til å begynne angrepet.

«Vel gutter, best å få spillet i gang.» Jeg tror ikke jeg la mye begeistring i ordene: «Hallo, alle Cooler fly. Jeg angriper først. Vær klar til å følge etter på nærmere ordre.»

Så kalte jeg opp Hoppy:

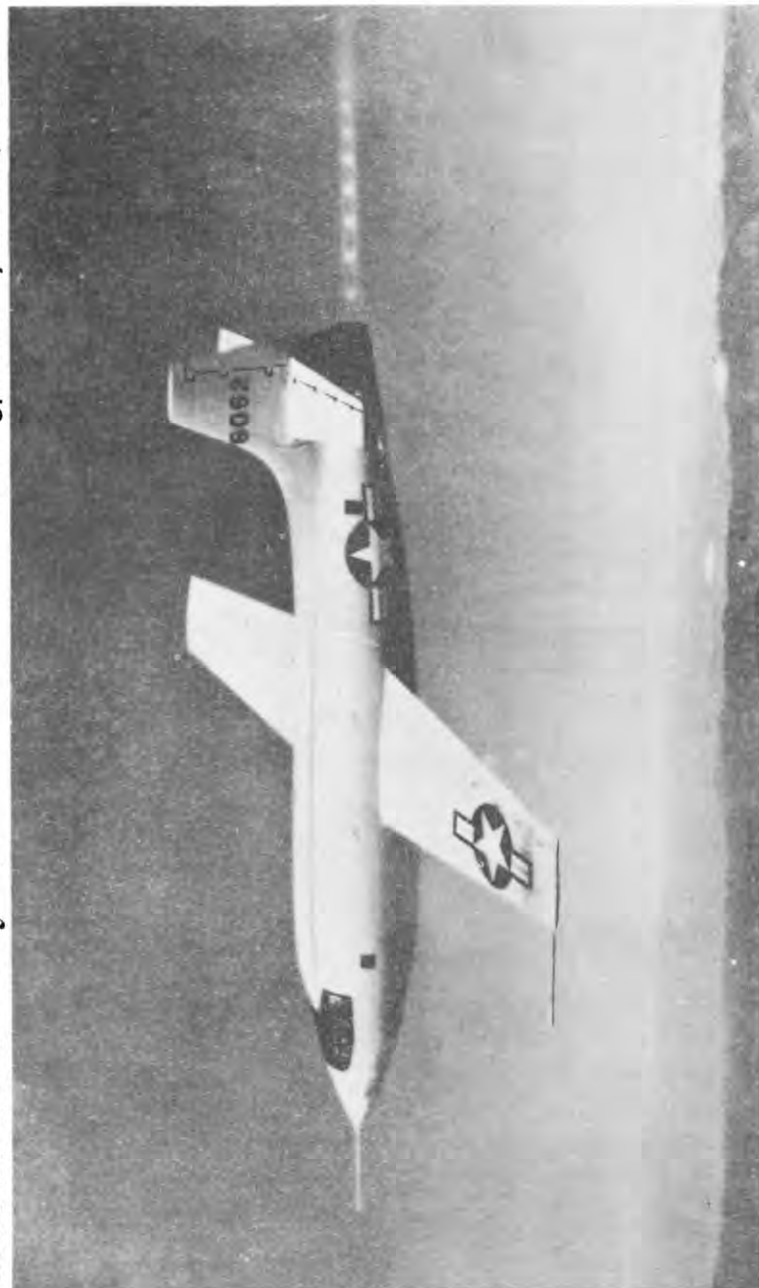
«Hallo M for Mother. Vær klar til å overta hvis det går galt.»

Hoppys klare og rolige stemme svarte meg: «O.K. leder. Lykke til.»

Bell X-1

Først gjennom lydturen, 1947

Historiske fly 4:





**Tidsmessig transport
- under alle forhold!**

***Helikopter
Service A.s***

med stasjoner i Oslo, Bergen, Bodø