BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

# LUFTENS HELTER

Nr. [illegible] (29)

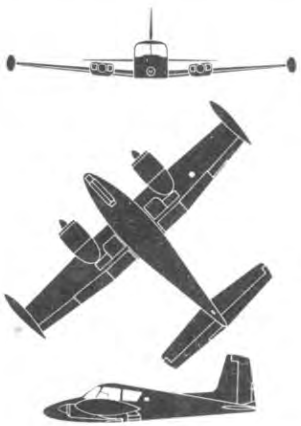
75 øre

Følg med i historien om den udødelige Stanford Tuck - krigens mest eventyrlige jagerflyver.

## UTEN OVERMANN

AV GEORGES BLOND

## MÅNEDENS FLY - 26:



### CESSNA 310

*Produksjon:* Cessna Aircraft Company, Kansas, USA.
*Type:* Fem-seters privat- eller forretningsfly.
*Motor:* To 240 Hk. Continental 0-470-B motorer.
*Vekt:* Tom 1 300 kg. Lastet 2 100 kg.
*Toppfart:* 354 km. i timen.
*Rekkevidde:* 140 mil (ved 60 % motorkraft i 3 000 m høyde).
*Største høyde:* 6 000 m.
*Stigeevne:* 335 m i minuttet. (På en motor, fullt lastet, 120 m i minuttet.)
*Vingespenn:* 10,97 m.
*Lengde:* 8,23 m.

*Andre opplysninger:* Cessna Model 310 fløy første gang i januar 1953, og er siden blitt masseprodusert. Et hurtig, komfortabelt og lettfløyet privatfly. Som det eneste blant små to-motors fly har det brennstoff-tanker i vingespissene. Hel-metall konstruksjon. En Cessna 310 finnes i Norge og eies av veteranen Thor Solberg, som selv fløy det fra Amerika over Atlanterhavet til Norge i fjor.

Nr. 9 (29) **LUFTENS HELTER** Sept. 1957

# UTEN OVERMANN

*av Georges Blond*

**I løpet av noen hektiske sommerdager under slaget om Malta i 1942 skjøt George («Screwball») Beurling ned 26 fiendtlige fly.**

1. kapitel.

**En kanadier verver seg.**

— Unnskyld meg, sa den unge mannen, — men De kan vel ikke si meg hvor jeg finner nærmeste rekrutteringskontor?

— Hva slags rekrutteringskontor? spurte politimannen grettent.

Den unge mannen hadde på seg luen til en sjømann i handelsmarinen, og politimannen var nettopp

ferdig med dagens tjeneste ved en av havneportene i Glasgow.

— Det er R.A.F.s rekrutteringskontor, sa den unge mannen. — Jeg har tenkt å verve meg i flyvåpnet, forstår De.

— De har sånn rar aksent, sa politimannen på sitt brede skotske mål. — Er De kanadisk?

— Ja, det stemmer det. Hvor store sjanser tror De jeg har?

Denne samtalen fant sted i juli 1940.

— Slik stillingen er i dag, sa politimannen, og trakk på skuldrene, —trenger vi alle som er villigge til å gjøre en innsats. Rekrutteringskontoret er på høyre hånd rett nede i gaten.

Den unge sjømannen takket for opplysningen, og forsvant nedover gaten. Han fant uten vanskelighet vervingskontoret, og ble tatt imot av en middelaldrende offiser.

— Jeg vil gjerne verve meg i RAF som flyver, sa den unge canadieren.

— Jeg har 250 flytimer.

— Er De kanadisk? spurte offiseren.

— Ja, det er jeg. Men det er kanskje best jeg forklarer meg litt nærmere?

— Svært gjerne. Sitt ned.

Den unge mannen satte seg ytterst på kanten av en stol.

— Jeg heter Beurling — George Beurling, begynte han. — Jeg er fra LaSalle ved Montreal. Jeg hadde tenkt å verve meg i det kanadiske flyvåpnet, men jeg kom ikke inn fordi jeg ikke har noen universitetsutdannelse. De er helt gær'ne etter eksamener der borte! Det eneste jeg har er flysertifikatet mitt og 250 flytimer.

— 250 timer, hva? Det har De allerede fortalt meg en gang før, sa offiseren.

Den unge mannen ristet på hodet.

— De er nok ikke klar over hva de timene betyr, sa han, og så husket

Flying Offiser

## GEORGE BEURLING

**D.S.O., D.F.C., D.F.M. & Bar**

**På en dag skjøt han ned 4 fiendtlige fly. I løpet av fjorten kampdager 26. George Beurlings innsats over Malta sommeren 1942 var uovertruffen og i skrivelsen som fulgte med hans Distinguished Service Order het det også: «Dyktigheten og motet til denne flyveren er uovertruffet».**

**George Beurling var den typiske «ensomme ulv» i luften. Han likte å jage alene. Og under de særegne forholdene på Malta var han ikke bundet av den strenge formasjonsdisiplinen, som var nødvendig over Kontinentet. Her var han i sitt element.**



han plutselig på at han snakket med en britisk offiser, og tilføyde — Sir!

— Jeg kan oppfatte nesten hva det skal være om det bare blir forklart meg greit og tydelig, sa offiseren, som begynte å more seg litt over den underlige kanadieren.

— Well, sir, jeg skal forsøke å gjøre det. Jeg har aldri interessert meg for annet enn flyvning. Da jeg var ni år gammel løp jeg avgårde til LaSalle Road flyplass så snart jeg var ferdig på skolen hver dag. Den ligger rett ved der jeg bor. Jeg kunne simpelthen ikke ta øynene fra flyene som sto der. Til slutt kjente vaktene i porten meg så godt at de slapp meg inn på plassen, og en dag sa en av flyverne til meg:

— Hei, småen, hvordan ville du like å bli med opp en tur?

Det var som om Herren selv skulle ha snakket til meg.

— Hvis du får lov av foreldrene dine skal du få bli med meg opp, sa han så, og det var ikke lange tiden jeg brukte på turen hjem. Mor og far satt og spiste middag.

— Kan jeg få gå opp i et fly, spurte jeg.

De lo begge to, og mor svarte:

— Selvfølgelig, gutten min, du kan få fly til månen om du vil!

De trodde naturligvis at jeg dagdrømte igjen.

— Ja, naturligvis, sa rekrutteringsoffiseren.

— Dagen etter gikk jeg for første gang opp i et fly, og flyveren lot meg til og med få bruke instrumentene av og til. Senere begynte jeg å bygge modellfly som jeg solgte til kameratene mine. Så snart jeg hadde fått skranglet sammen 10 dollars løp jeg bort til flyplassen og leide et fly i en time. Jeg fløy selv med instruktør da jeg var fjorten år, og første gang jeg fløy solo var jeg seksten.

— Hva slags fly var det? spurte offiseren.

— Å, først fløy jeg Gypsy Moth'er, og etterpå Rambler'er. Første gang jeg loopet var i en Rambler langt unna flyplassen fordi det var forbudt å prøve seg på akrobatiske manøvrer. Foreldrene mine var nå helt innforstått med hva jeg holdt på med, og de lot meg fortsette fordi de innså at de ikke på noen måte kunne stoppe meg. Jeg begynte å arbeide på en radiofabrikk der jeg tjente 28 cents i timen. For rommet betalte jeg 1 dollar og 50 cents uka, og maten kom meg på 1.70 dollar.

— I uka? avbrøt offiseren. — Det var ikke mye, det!

— Jeg var interessert i å fly, ikke i å spise! Ved å spare på alle mulige måter klarte jeg å legge til side 10 dollars hver uke, slik at det ble en flytime. Ved siden av jobben på radiofabrikken tok jeg jobb om natten på flyplassen som «hangarsoper». På den måten tjente jeg noen flere penger, og kunne fly litt mer. Når jeg fløy langt bort fra flyplassen drev jeg med akrobatikk, og jeg lærte meg etterhvert alle trick'ene på egen hånd. — Fallende løv, Immelmann og sakte roll. I april 1939 fikk jeg flysertikatet. Da ga onkelen min meg 500 dollars, og jeg gikk til flyplassen, la pengene på disken, og sa til kassereren:

— Skriv meg opp på femti flytimer! Senere klarte jeg kravene til trafikkflyverprøven, men de fortalte meg at jeg var for ung til å få sertifikatet.

Derfor forsøkte jeg å komme meg over til China.

— Til China? sa RAF-offiseren og hevet forbauset øyenbrynene.

— Ja, for jeg hadde hørt at de trengte flyvere der borte. Jeg snek meg over grensen til De Forente Stater, fordi jeg ville prøve å få hyre på et skip i San Francisco, men jeg hadde jo ikke noen papirer, og resultatet var at jeg kom i fengsel. Jeg satt inne i flere uker. Da jeg kom tilbake til Canada igjen gikk jeg til det finske flyvåpnet. Finnland slåss i vinterkrigen mot Sovjet-Samveldet på den tiden, vet De. For å kunne verve meg måtte jeg imidlertid ha tillatelse fra foreldrene mine, og det var helt umulig å få overtalt far til å gi meg den.

Og så kom krigen. Som jeg fortalte, så prøvde jeg å komme inn i det kanadiske flyvåpnet, men de ville ikke ha meg da det eneste jeg hadde var flysertifikatet mitt. Så ble jeg gående og slenge en stund, og en dag sa en av kameratene mine:

— Det ligger et skip på havna, og kapteinen trenger mer mannskap. Hvorfor går du ikke ned og ser litt på lokalitetene? Skipet heter *Valparaiso* og skal frakte ammunisjon til Glasgow. Når du først er kommet dit, klarer du sikkert å komme inn i RAF.

Jeg skyndte meg ombord på *Valparaiso*. Kapteinen sa at han seilte om en halv time, men han hadde en matros for lite. Jeg sa at han hadde fått mannen han trengte, og på den måten kom jeg meg hit. Da vi var utenfor kysten av Irland traff vi på en U-båtflokk, og syv lastebåter ble torpedert på ti minutter, men heldigvis var ikke *Valparaiso* en av dem. Jeg håper ikke De vil spørre meg etter eksamensvitnesbyrdene mine, sir? sa han engstelig.

— Ikke nødvendigvis, sa offiseren og rystet på hodet. — Men jeg går ut fra at De har noen papirer på Dem, for eksempel fødselsattest. Hvis De ikke har noen papirer har De nemlig kommet Dem inn i England på en ulovlig måte. De kan bli arrestert når som helst!

— Pokker, mann, De kan ikke la meg bli arrestert! ropte George Beurling. — Jeg kom jo hit for å verve meg i RAF!

— Jeg har ikke tenkt å få Dem arrestert, svarte offiseren, — jeg har annet å gjøre. Men, som sagt, jeg kan ikke gjøre noe for Dem hvis De ikke har papirer.

George Beurling plukket opp luen sin, som han hadde lagt fra seg på gulvet ved siden av stolen.

— Well, sa han, — jeg skal gå og hente dem.

Han snakket som om han skulle gå tvers over gaten etter papirene sine. Men faktum er, at han seilte tilbake over Atlanteren med *Valparaiso*. Han gikk i land i Montreal, og på denne turen var det bare en båt i konvoyen som ble senket.

— Ikke bli opphisset, sa han til de forbausede foreldrene sine, — men jeg må gå igjen med en gang! Jeg har bare kommet for å hente papirene mine. Jeg skal verve meg i RAF i Glasgow.

— I RAF? ropte moren hans forskrekket. — Men er du gal? Du kan da vel like gjerne gå inn i infanteriet eller pansertroppene her!



George Beurling trakk oppgitt på skuldrene.

— Jeg trodde dere var klar over at jeg vil fly nå, sa han. — Dessuten er det bare en tjenestegren som kan bringe meg velberget gjennom krigen, og det er flyvåpnet. Jeg kommer til å bli drept i pansertroppene eller infanteriet!

Han ble hjemme i fem dager, og faren hjalp ham med å ordne de nødvendige papirer. Den 8. august 1940 stakk *Valparaiso* til sjøs igjen, lastet med ammunisjon og med George Beurling ombord. Ingen av skipene i konvoyen ble senket på denne turen. Skipet la til havnen i Glasgow til akkompagnement av luftvernsirenene. Beurling hoppet i land, og ble stoppet av en politimann.

— Hvor skal De hen i en slik fart? Jøss, er det Dem igjen! Det var den samme politimannen.

— Ja, det er meg igjen, svarte Beurling. — Jeg skal til rekrutteringskontoret. Jeg vet veien!

RAF-offiseren løftet hodet da han kom inn. Det var den samme offiseren.

— Well, ser jeg syner! utbrøt han, — er det ikke kanadieren min igjen!

— Det stemmer, sa Beurling, — her er papirene mine, og her er fødselsattesten!

## 2. kapitel.
## Malta — helvete på jorden.

George Beurling var nu rekrutt i Royal Air Force, men de første månedene ble ingen hyggelig tid for ham. Istedet for å fly måtte han være med på et elementærkurs i infanteriopplæring, og befalet var eksersersjanter som ga blanke blaffen i hans 250 flytimer. Dessuten måtte han hjelpe til med å fylle igjen hullene de tyske bombeflyene hadde forårsaket på en flyplass like utenfor London. Omtrent på denne tiden hørte han at *Valparaiso* var blitt torpedert og hadde sunket ute i Atlanteren på turen tilbake til Canada.

— Well, tenkte Beurling, — jeg kunne altså hatt det verre enn jeg har det, likevel!

Så ble han sendt til en treningsving for begynnere, og her måtte han mesteparten av dagen studere matematikk, navigasjon og meteorologi. Først da han kom til elementærkurset på flyskolen begynte flytimene hans å få noen betydning. Instruktørene her mått innrømme at denne unge canadieren virkelig hadde anlegg som flyver. Men denne egenskapen var ikke nok til å gjøre en jagerflyver av ham. Han måtte enda gå gjennom flere skoler for å lære nattflyvning, formasjonsflyvning, blindflyvning og få skyteinstruksjon. I løpet av den lange tiden disse kursene tok, hadde Beurling noen disiplinære vanskeligheter, men ikke et eneste uhell. Den 16. desember 1941 ble han forfremmet til sersjant, og ble kommandert til aktiv tjeneste i 2. jagergruppe i 403. skvadron.

I mai 1942 fikk George Beurling sine to første luftseire. Sammen med resten av skvadronen eskorterte han bombefly på et tokt over Frankrike. Fra cockpiten i Spitfire'n sin så kanadieren hvordan de store bombene spredde død og ødeleggelse på bakken langt der nede under dem, og han gyste litt ved tanken på stakka-

rene som var midt inne i infernoet. Men så ristet han tungsinnet av seg, for han viste at det måtte til, visste at for hver kilo sprengstoff som ble sluppet var det okkuperte Frankrike et skritt nærmere friheten.

Det tyske luftvernet var sterkt, og la konsentrert sperreild. Hele himmelen var full av de svarte røkdottene fra eksploderte granater, og en Spitfire styrtet ned mot jorden med en lang røkhale etter seg.

Beurling oppdaget med ett en sverm Messerschmitt-jagere som kom stupende mot de engelske flyene med solen i ryggen.

— Fiender klokken tre! ropte han over radioen, og kastet Spit'en inn i en høyresving, samtidig som han presset snuten på den elegante jageren i været. I susende fart bar det rett opp mot den blå himmelen, og så var han over tyskerne og kunne se de svarte korsene under seg. Han gikk inn i stup, siktet inn på en av Messerschmitt'ene, og presset så inn avtrekkerknappen. En skur av kuler fór inn i kroppen på det tyske flyet, og med ett begynte flammer å slikke opp rundt cockpiten på det. Det gikk i spinn ned mot jorden, og eksploderte med et veldig lysglimt da det tok bakken.

Men George Beurling satt allerede på halen av en ny Messerschmitt. Det forhatte svarte korset kom inn i sentralsiktet hans, og på ny talte våpnene hans. Sporlysene jog over himmelen, rett inn i tyskeren. En rikosjett fór i en stor bue og sluknet langt, langt borte. Den fiendtlige jageren ble flerret opp av kulene, og så eksploderte den med et brak . . .

Ved flere anledninger fikk George Beurling sjansen til å vise at han var en usedvanlig dyktig flyver. Skvadronlederen spurte ham om han hadde tenkt å prøve å bli offiser.

— Nei takk, sir, svarte canadieren, — jeg har for mange gode venner blant sersjantene til å forsøke meg på det!

Men George Beurling var ikke lykkelig på denne tiden. For det første ble 403. skvadron omgjort til en kanadisk skvadron, og Beurling måtte forlate den, fordi han hadde vervet seg i RAF i stedet for i Royal Canadian Air Force. I den nye avdelingen hans var det bare engelskmenn, og de hadde han aldri kommet for godt utav det sammen med. Beurling var en likefrem kar som sa det han mente, og de engelske flyverne fant ofte denne oppriktigheten hans sjokkerende.

Mer alvorlig var det imidlertid at han hadde brutt reglene for formasjonsflyvning da han skjøt ned det andre flyet sitt. Disiplinen var meget streng i RAF, og tett formasjonsflyvning ble betraktet som den beste forsvarstaktikk. Beurling hadde vist for mye individualisme. Etter de andre flyvernes mening hadde han vunnet sin annen luftseier på bekostning av fly-solidariteten. Han hadde brutt en gyllen regel, og det var noe ingen likte. Det var faktisk nesten ingen som ville snakke med ham mer.

Den 21. mai 1942 ble en av flyverne i skvadronen trukket ut til oversjøisk tjeneste. Valget falt på en nygift mann, hvis kone ventet et barn i aller nærmeste fremtid. Han la ikke skjul på at han langt fra var overbegeistret for tanken på å måtte dra langt bort på dette tidspunktet. Det ble ikke sagt noe om hvor han skulle stasjoneres.

Beurling følte godt hvor upopulær han var blitt, og han orket ikke lenger alle de kalde blikkene fra de andre flyverne. Han gikk til den unge mannen.

— Hør her, sa han, — hvis jeg kan klare å fikse det slik at jeg blir sendt til oversjøisk tjeneste i stedet for deg, vil du ha noe i mot det?

Den nygifte flyveren smilte opp, og sa at om Beurling kunne få ordnet det slik, ville han sette stor pris på det. Kanadieren oppsøkte skvadronsjefen sin, og denne hørtes ikke uvillig ut.

— Denne mannen må kunne ta av fra et hangarskip, sa han. — Er De i stand til å gjøre det?

— Ja, sir.

Dagen etter dro George Beurling til innskipingshavnen der han traff trettiseks andre flyvere som skulle reise sammen med ham på en lastebåt. I rommene på den var det lastet inn trettiseks Spitfire-jagere. Skipet stakk til sjøs straks, eskortert av en destroyer og en korvett. Målet for reisen var fremdeles ukjent.

Noen dager etter kom skipet inn på havnen i Gibraltar, og George Beurling fikk vite hvor han skulle tjenestgjøre — på Malta.

Gatene i Gibraltar var så opplyste om kvelden som om det skulle være i fredstid. På en hvilken som helst restaurant kunne en bestille svære steker, kaker og fersk frukt. Motsetningen til den strenge rasjoneringen i England var stor og velkommen.

I to dager nøt flyverne oppholdet i Gibraltar. Men så, om morgenen den 7. juni fikk trettitre av dem ordre om å melde seg klokken 1800 ombord på hangarskipet *Eagle*. Spitfire'ene var allerede på plass, og klokken åtte om morgenen gikk det store skipet ut fra havnen.

Utpå ettermiddagen fikk de beskjed om hva som skulle skje av en wing commander.

— Dere skal ta av i morgen tidlig klokken 0500 i grupper på åtte fly, sa han til dem. — Dere skal deretter fly i sør-østlig retning til dere kan se kysten av Tunis, derfra sørover til dette punktet.

Han satte fingeren på kartet, og fortsatte:

— Her endrer dere kurs, og flyr østover. Alt i alt skal dere tilbakelegge 1200 kilometer. Det er påkrevet med absolutt radiotaushet, unntatt i ytterste nødsfall. Da kan dere sende «May Day». Til å begynne med vil dere ha radiokontakt med hangarskipet, og senere vil Malta overta. Når dere tar av fra skipet her, så gi full gass og behold bremsene på til dere har fått halen i været. I det øyeblikk tar dere av. God natt — og lykke til!

Starten neste morgen gikk som planlagt. George Beurling var i tredje gruppe, og hadde ingen vanskeligheter med å ta av fra *Eagle*. Klokken 0930 oppdaget han en flat, stenete ø midt i det blå havet fra 6 400 meters høyde. Det var Malta. Femti minutter etter landet han sammen med sin gruppe på Takali flyplass — midt under et tysk bombeangrep.

Luftvernet fyrte løs med alt det hadde, og engelske jagere var i vill kamp med de tyske angriperne både over øen og langt til havs. Fallskjer-

mer åpnet seg stadig vekk midt blant eksploderende luftverngranater på den blå himmelen. Fly styrtet mot bakken som flammende fakler, andre gikk i stup mens motorduren steg til et voldsomt drønn. Redningsbåtene pilte over sjøen for å plukke opp de flyverne som var falt i vannet etterat de var skutt ned.

Spitfire'ene som nettopp var ankommet taxet mot hangarene over en landingsstripe som var full av huller etter bombene og overstrødd med deler fra ødelagte fly. De nye flyverne tilbrakte sitt første kvarter på Malta i tilfluktsrommene og skyttergravene på plassen. Støv og jordklumper fór rundt ørene på dem etter hver eksplosjon, og snart var alle mann dekket av et tykt lag støv.

— Slik har vi det omtrent hver eneste dag, fortalte wing commander Gracey dem. — Dere må bare ikke innbille dere at dere har kommet på feriekoloni, karer. Dere har nettopp sett de nye kameratene dere vil få beskytte dere under ankomsten — i morgen vil dere selv få anledning til å vise hva dere duger til. Hør på et godt råd: Hold øynene åpne og vær på vakt om dere har lyst til å leve en stund til. Nå kan dere følge etter meg, så skal jeg vise dere rommene deres.

Flyvernes forlegning var en gammel tunnelformet stenbygning litt over en halv mil fra flyplassen. Her fant Beurling engelskmenn, amerikanere, australiere, nyseelendere og en kanadier.

— Det verste av alt her er maten, fortalte en nyseelender ham. — Det er corned beef, corned beef til hvert eneste måltid!

— Kan De gi meg noen tips om stillingen her? spurte Beurling.

Nyseelenderen forklarte ham hvordan stillingen var.

Flystyrken på Malta besto av to avdelinger, en angreps- og en forsvarsstyrke. Den første besto av tyve torpedofly og tredve bombere som angrep aksemaktenes konvoyer så ofte det lot seg gjøre. I løpet av 1941 hadde denne minimale styrken ødelagt mer enn halvparten av den tyske og italienske tonnasjen i Middelhavet.

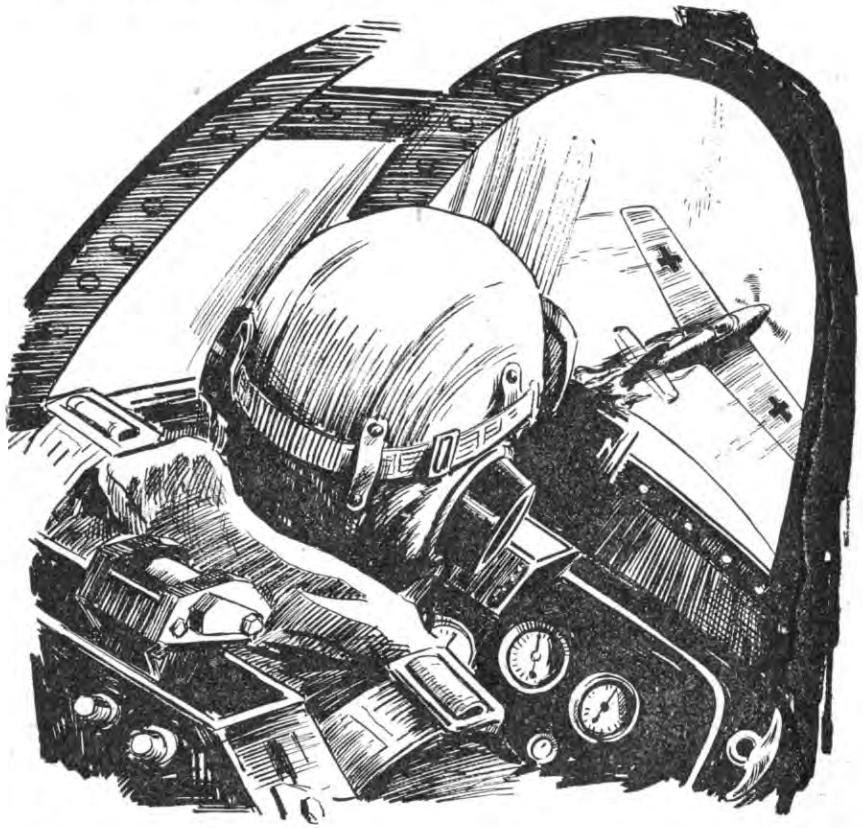
Dette var grunnen til at nazistenes flystyrker, som besto av 600 bombefly og jagere, stasjonert på Sicilia, uopphørlig bombet Malta. Aller helst ville de visst utslettet hele øen, så det ut til.

Den britiske flåten hadde for lengst fjernet seg fra den sønderbombede havnen i Valetta, og skydde Malta som pesten. Bare en sjelden gang ankom konvoyer, og da etter først å ha fått senket femti prosent av skipene sine. Befolkningen på øen, som led under en meget streng rasjonering, bodde i de store naturlige hulene det er så mange av på Malta. I tysk radio ble de bare kalt «de to hundre og femti tusen fangene på Malta». Men mellom bomberaidene gikk livet sin vante gang på øen.

Operasjonsrommet, som oppdaget de tyske angrepsflyene på radarskjermene, var også installert i en stor hule. Den dagen Beurling og de andre flyverne ankom, var femten jagere alt som var igjen av øens forsvars-flystyrke.

— Så De forstår nok at vi er glade for at dere er kommet, sa nyseelenderen. — De må imidlertid være klar over at vi ikke opererer slik som i England her. Vi står opp klokken fire om morgenen, og tar bussen til flyplassen klokken halv fem. Her sitter vi klare til øyeblikkelig handling i hvilerommet som ligger rett ved runwayen. I det øyeblikk Tannoy radio gir melding om at fiendtlige fly er observert, hopper vi ut av vinduene, kaster oss opp i flyene og kommer oss i luften. Så gjelder det å få skutt ned så mange tyske og italienske fly som mulig — uten å bli skutt ned selv. Ettersom det alltid er langt fler av dem enn av oss, må vi bare klare oss som best vi kan!

**En av de tyske jagerne dukket med ett opp foran ham, og den unge kanadieren klistret seg på halen av den. Luftwaffe-merkene dannet en fin skyteskive og Beurling trykket inn avtrekkerknappen . . . .**



Beurling tente tankefull en sigarett. Med ett smilte han, og det kom et djevelsk glimt i øynene hans.

— Det høres bra ut, sa han. — Det er den slags arbeid jeg liker!

3. kapitel.

**George Beurling går til aksjon.**

Fra den 12. juni fikk de nye flyverne anledning til ved selvsyn å oppdage at luftkampene over Malta foregikk under særegne forhold. Flyverne var i beredskap etter tur, slik at enkelte av dem sto klare til å gå opp den ene dagen, og noen andre dagen etter, eller neste gang det viste seg fiendtlige fly over øen.

George Beurling var i beredskap den 12. juni. Klokken syv om morgenen satt han sammen med kameratene sine og drakk sjokolade i messen, da høyttalerne med ett ble satt på.

Sammen med de tre andre flyverne løp Beurling ut til Spitfire'ene som alltid sto startklare på runwayen, og det varte ikke lenge før de var i luften. Flylederens stemme nådde dem over radioen fra tårnet:

— Stig så raskt som mulig!

Ti minutter etter lå de fire Spitfire'ene i 5 500 meters høyde.

— Femten fiendtlige fly kommer inn fra punkt Zukor. De ligger i 6 400—6 500 meters høyde, sa tårnet.

— Dete blir ikke noen stor jobb, karer.

Setningen «ingen stor jobb» betydde bare at det ikke var noen bombefly blant de fiendtlige maskinene. Når flylederen på Malta bare sendte fire jagere mot femten fiendtlige fly, var ikke det fordi han undervurderte de tyske flyverne, men for å spare bensin.

De fire Spitfire'ene gikk bent på fienden i en rekke. Det var en fin formasjon, for da kunne de passe på at mannen foran ikke fikk en tysker på halen, men denne formasjonen ble ikke holdt lenge. Snart var de midt inne blant de tyske jagerflyene, og nå var det hver mann for seg. George Beurling hadde inntrykk av at luften krydde av Messerschmitt 109, men det fantes ikke frykt i ham. Han stolte blindt på sin egen dyktighet som flyver, og de skarpe øynene hans lette rolig etter et bytte.

En av de tyske jagerne dukket med ett opp foran ham, og den unge kanadieren klistret seg på halen av den. Det sorte Luftwaffe-merket dannet en fin skyteskive, og Beurling trykket inn avtrekkerknappen. To rader sporlys skar rett inn i Messerschmitt'en like bak cockpiten, og tyskeren prøvde å riste ham av seg med en krapp høyresving. Men kanadieren hadde forutsett denne manøvren, og fulgte etter mens kulene stadig ble spydd ut over himmelen og fant sitt mål. En svart røkhale sto brått ut fra halen på det tyske flyet, og det satte snuten ned. I spinn falt Messerschmitt'en nedover, og med et plask som fikk kaskader av vann til å stå høyt til værs gikk den i havet.

Det viste seg senere at det bare var Beurling selv som hadde sett flyet synke, for de andre allierte flyverne var for opptatte i øyeblikket til å observere det, og derfor fikk han ikke godkjent Messerschmitt'en som nedskutt, men bare som skadet.

Knappe ti minutter etterat Spitfire'ene hadde kastet seg over dem, snudde tyskerne og satte kursen for Sicilia igjen. Engelskmennene forfulgte dem ikke. Det var ikke på grunn av manglende mot, men fordi de hadde strenge ordre om å spare på drivstoffet.

Etter dette tyske angrepet skjedde noe som nærmest ble betraktet som et mirakel av gamlekarene her på Malta. Ti hele dager gikk uten at et eneste fiendtlig fly ble observert over øen. Det var noe som ikke var skjedd på mange måneder.

Til å begynne med lurte nykommerne på om ikke gamlekarene hadde lagt på litt når de fortalte om hvor hardt de hadde det på øen. Men det gikk ikke lenge før de forsto at alt de hadde fortalt nok var sant likevel. Særlig nå når alt var så unaturlig stille og fredelig viste det seg tydelig at det sto dårlig til med nervene hos mange av flyverne som hadde vært lenge på Malta. Noen av dem ble usedvanlig snakkesalige og andre unormalt fåmælte og melankolske. Noen få var også voldsomt irritable, og de av gamlekarene som klarte seg best fortalte nykommerne at det av og til hendte at en flyver begynte å studere statistikkene for avdelingen sin. Det var som om de ble besatt av tallene, og de gjorde ikke annet enn å snakke om hvor stor tapsprosenten var, og regnet ut hvor lenge de ville ha sjanse til å klare seg. Når flyveren var kommet så langt, ble wing commander Gracey gjort oppmerksom på hvordan det sto til, og den nervøse flyveren ble sendt på permisjon. Ikke under noen omstendighet ble en flyver på Malta lenger enn i tre eller fire måneder. Da ble han sendt til andre og fredeligere krigsskueplasser — om han da klarte å berge livet så lenge.

I disse ti fredelige dagene levde Beurling og hans kamerater herrens glade dager på Malta. De tilbrakte hel dagen nede ved det blå, varme Middelhavet, og foretok små turer til øen Gozo som lå like ved. Men den 25. juni var det slutt på freden. Fiendtlige fly ble atter observert over øen, og den 6. juli ble alle klar over at aksemaktene hadde besluttet seg til å fortsette bombardementet av Malta.

George Beurling var i beredskap denne dagen, og klokken åtte om morgenen kom det melding om et italiensk angrep. Tre bombere var på vei inn mot flyplassen, eskortert av tre Macchi-jagere.

Kanadieren var på plass i cockpiten bare noen få senkunder etterat meldingen om fienden var kommet over høyttaleren. Snart etter suste Spit'en nedover startstripen, og satte snuten opp mot den blå, skyfrie himmelen. Beurling lot maskinen stige raskt, og snart oppdaget han de italienske flyene. De fløy i lavere høyde enn ham, og et koldt smil spredde seg på de sammenbitte leppene hans. Han presset spaken forover, og Spit'en jog ned mot fienden, som ennå ikke hadde observert den. Beurling valgte ut et av bombeflyene, og brente av en salve. Kulene traff der de skulle, og med et voldsomt brak eksploderte bombelasten. Vrakrester fór til alle kanter, og pisket opp sjøen da de nådde vannflaten.

Beurling lot Spit'en stige igjen, og oppdaget så en Macchi som satt på halen av flyet til Jean Paradis. Paradis var også kanadier, og en av Beurling's beste venner. Sammen hadde de ligget på stranden langt der nede og solet seg og pratet om fedrelandet sitt, som denne meningsløse krigen hadde ført dem så langt bort fra.

— Se opp, Jean! ropte Beurling over radioen. — Du har en spaghettieter på halen. Forsøk å riste ham av deg!

Paradis presset spaken bakover, og Spit'en hans fór rett opp mot himmelen. Sporlysene fra italienerens maskinkanoner tegnet en lang, krum bue som sluknet i vannet under dem, etter å ha passert harmløst under kanadierens fly. George Beurling kastet seg over fienden med ubarmhjertig besluttsomhet. Han fyrte av to korte salver, og flammene slo opp fra cockpiten på italieneren. Som en flammende fakkel gikk Macchi'en i havet, og en stor, hvit sopp dukket opp på den blå himmelen. Flyveren hadde klart å hoppe ut, og dalte ned i vannet like ved kysten av Malta. En engelsk redningsbåt var straks på vei mot ham, og plukket ham opp.

— Takk, George, sa Paradis, og vippet et par ganger med vingen da han fór forbi på jakt etter nytt bytte. Beurling løftet den høyre hånden i V-tegnet. Han oppdaget nok en Macchi foran seg, og fikk den inn i sentralsiktet. En eneste salve gjorde slutt på den.

Med ett var det stille. Larmen fra våpnene var forstummet, fienden var nedkjempet. En etter en gikk Spit'ene inn for landing, og trette, men fornøyde trasket flyverne inn til tekoppen som ventet i messen. Jean Paradis la armen om skuldrene på Beurling.

— Nok en gang takk, George, sa han. — Hadde ikke du hjulpet meg ville jeg vel vært krabbemat nå!

— Det var en fornøyelse, sa Beurling og smilte, — jeg står alltid til tjeneste når det gjelder en landsmann.

Om kvelden samme dagen ble tyske fly meldt. George Beurling var også nå med i patruljen som tok av for å avskjære dem og jage dem på flukt. De møtte to Junkers 88-bombere, som ble eskortert av 20 Messerschmitt'er, og det lyktes Beurling å skyte ned en av Messerschmittene, med en eneste salve fra våpnene sine. På en dag hadde han skutt ned tre fly.

Da den unge canadieren engang senere ble intervjuet av forfatteren Leslie Roberts om hvordan det føltes å være i luftkamp, svarte Beurling: — Jeg kan faktisk ikke si at jeg følte noe spesielt. Jeg ble ikke særlig trett. Om jeg var stolt av luftseirene mine? Nei, jeg syntes bare at jeg var svært så heldig.

— Gratulerte kameratene deg da du kom tilbake til messen? spurte Robets. — Holdt de selskap for deg?

— Nei, langt i fra. Det eneste var at wing commander Gracey den kvelden jeg hadde skutt ned fire fly sa: «En god jobb, Beurling!» I grunnen tenkte vi mer på å takke den kameraten som hadde jaget vekk en fiende fra halen din enn på å gratulere ham med hans personlige score.

Faktum er imidlertid at man av andre utsagn kan slutte at George Beurling — lik alle jagerflyvere — var svært stolt av luftseirene sine. Men han hadde tydeligvis ennå ikke glemt det som skjedde etter hans annen luftseier i England. Han husket fremdeles hvordan engelskmennene hadde sett skjevt til ham, og nå ville han vise at han forsto og aksepterte lagånden i avdelingen.

## 4. kapitel.

### Hopp — eller dø!

Den tyske offensiven mot Malta fortsatte med voldsom kraft i hele juli måned, bare avbrutt av noen forholdsvis fredelige dager midt i måneden. Det hendte noen ganger at de fiendtlige formasjonene besto av så mange som 87 bombefly, eskortert av 50 jagere. De allierte flyverne var stadig i full beredskap, og tok av flere ganger om dagen.

De av bombeflyene som slapp forbi de engelske jagerne slapp sin grusomme last over flyplassen, havnen og byen. Tre fjerdedeler av byen var bare en rykende ruinhaug. Stenhulene på Malta var imidlertid heldigvis bombesikre, og mange branner kunne heller ikke oppstå på den så godt som treløse stenøen, der den overveiende del av husene også var av sten. Befolkningen led derfor mer av sult enn de gjorde av de tyske bombene.

George Beurling kjempet sammen med kameratene sine hver eneste dag. Når man leser rapportene om luftkampene hans, merker man seg særlig at han alltid gjorde slutt på fienden så raskt. Nesten alltid klarte han seg med en eller to salver, som bare varte ett sekund eller to. Beurling har selv forklart hvordan dette kunne ha seg.

— Du kan være verdens beste og sikreste flyver, sa han en gang, — men om du ikke kan skyte sikkert vil du likevel aldri få tatt en fiende. På den andre siden, om du er verdens beste skytter og en dårlig flyver vil fienden skyte ned deg.

Det kan se ut til at Beurling selv var en av de beste flyverne og en av de beste skytterne i verden. Mellom den 6. og 29. juli 1942 skjøt han nemlig ned femten fiendtlige fly. Den 29. sendte han hele fire tyskere ned i flammer, og samme dag ble han forfremmet til offiser. Den 15. ble han dekorert med Distinguished Flying Medal.

Ved slutten av juli måned var det bare igjen syv av de tretti-tre flyverne som var kommet til Malta samtidig med Beurling. Åtte av dem var drept i kamp, de andre var evakuert fordi de var såret eller trengte hvile.

Blant de drepte var Beurlings gode venn og landsmann Jean Paradis. Beurling hadde vondt for å glemme ham. De stundene de hadde hatt sammen hadde vært den eneste kontakten med fedrelandet der på den andre siden av havet, og nå var Paradis borte. Nye flyvere var kommet som erstatning for ham og de andre drepte, og noen av dem var igjen døde. Wing commander Gracey var blitt sendt hjem til England og var erstattet av wing commander Grant.

Den 9. august fikk guvernøren på Malta, lord Gort, beskjed om at en konvoy var på vei fra Gibraltar til Malta med forsyninger. Denne konvoyen besto av fjorten lasteskip og tankere, eskortert av mange krigsskip, blant annet et hangarskip. Etter å ha passert Kapp Bon ble konvoyen uopphørlig angrepet av fiendtlige flystyrker og undervannsbåter. Flyene fra hangarskipet beskyttet lastebåtene så godt det lot seg gjør, og da konvoyen nærmet seg Malta fikk de også hjelp av Spitfire'ene derfra.

Den 11. august kom seks lasteskip inn på havnen på Malta. Så godt som alle var skadet av torpedoer eller bomber, og ikke et av dem hadde full maskinkraft. De var alt som var

igjen av konvoyen. Krigsskipene fikk ordre om å dra tilbake til Gibraltar igjen øyeblikkelig. De militære myndigheter på øya ble svært urolige da de oppdaget at det ikke fantes et eneste tankskip blant de seks overlevende.

Men to dager senere kom virkelig en tanker inn på havnen i Valetta. Den var den eneste. Kvelden før var den blitt torpedert, og da den etterpå ikke kunne gjøre mer enn tre knop var den raskt blitt akterutseilt. Da den ble observert tok Spitfire'ene av fra Malta for å eskortere den i havn. Tankeren hadde sterk slagside, og så ut til å kunne synke hvert øyeblik. Men den hadde tusener på tusener av liter flybensin i tankene, og den betydde mer for flyverne enn mat.

George Beurling var ikke med på å eskortere konvoyen, og kunne nesten ikke fly i hele august. Han fikk et anfall av dysenteri, og lå flere dager på sykehuset. Sykdommen, som ble kjent som «Malta dog», ble forårsaket av grønnsakene på øen. De vokste på meget karrig og altfor nitratholdig jord.

Sykdommen var verre når Buerling var på bakken enn i luften, for det så ut til at surstoffet han da pustet inn hjalp. Det hendte ofte at legene erklærte ham flyudyktig, og han måtte pent føye seg etter deres ordre. På grunn av dette skjøt ikke George Beurling ned mer enn ett fiendtlig fly fra begynnelsen av august til 25. september, da han skjøt ned to stykker.

I løpet av denne tiden hadde Spitfire'ene gjennomført flere offensive operasjoner mot flyplasser på Sicilia. De foretok raske angrep, og pepret de fiendtlige flyene med mitraljøsekuler mens de sto på bakken eller akkurat når de tok av. Men da oktober tok til forsto innbyggerne på Malta at denne måneden skulle komme til å bli like hård for dem som juli hadde vært.

Det hadde ikke lykkes for noen konvoy å nå øen siden den 11. august. Lord Gort hadde satt i gang kommunale kjøkken, og alle geiter på øen var blitt slaktet, på tross av at de var de eneste som kunne forsyne dem med frisk melk. De ble slaktet både for å skaffe mat og fordi man ikke hadde noe fór til dem. De 1500 innbyggerne som fremdeles bodde i Valetta oppholdt seg i stenhulene mesteparten av tiden. Vann var rasjonert, og bare sykehuset hadde tillatelse til å bruke elektrisk kraft. Spebarndødeligheten steg fra 418 pr. tusen i august til 425 pr. tusen i september.

De fiendtlige angrepene fortsatte med tre-fire angrep pr. dag. George Beurling slåss så ofte sykdommen tillot det, og om kvelden den 13. oktober nådde scoren hans 24 nedskutte fly over Malta, og 26 alt i alt.

— — — —

Ved middagstider den 14. oktober tok alle jagerne på Takali og Luqa flyplasser av for å avskjære åtte Junker 88, som ble eskortert av 50 fiendtlige jagere. George Beurling var med.

I 6 500 meters høyde oppdaget han de fiendtlige flyene som kom inn fra øst.

— La oss ta dem! ropte han over radioen til sidemannen sin, Heather. Så lot han Spit'en stige litt, og presset deretter spaken hardt forover. Jageren satte snuten rett ned, rakt mot de tyske Junkerne som drønnet av gårde med sin dødbringende last. Side om side stupte de to allierte jagerne mot hvert sitt fly, og sporlysene skar inn i bomberne. Begge to begynte å brenne, og Beurling skulle til å søke seg et nytt bytte da han med ett oppdaget hele åtte Messerschmitt'er som satt på halen av Heather's fly.

— Se deg bak, Heather! ropte han og gikk inn i stup. Junkeren han hadde skutt i brann for et øyeblikk siden gikk i langsomt spinn nedover mot havet, og haleskytteren i den oppdaget ham. Han fikk Spitfire'en i siktet på våpnet sitt, og brente løs.

George Beurling rykket til da maskingeværkulene skar seg gjennom cockpithooden og inn i kroppen hans. Det brant som ild i den venstre armen og hånden hans, og han klarte ikke å holde tilbake et rop av smerte. Det varme blodet rant ned i hansken, men han merket fort at han ikke var alvorlig såret. Et kvalmeanfall tok brått tak i ham, men med en kraftanstrengelse ristet han det av seg. Dette var ikke tidspunkt til å bli luftsyk! Heather var i fare, og han måtte hjelpe ham.

Kanadieren oppdaget kameraten 400 meter borte. De tyske jagere satt fremdeles på halen hans, og Beurling fikk en av dem inn i siktet. Han ventet til sentret dekket hakekorset på Messerschmitt'en, og så presset han på avtrekkeren. En flammetunge slikket ut av det tyske flyet, og det gikk i spinn. De andre fiendtlige jagerne fikk det travelt med å komme seg unna, og Heather var utenfor fare.

Spit'en til Beurling var truffet av to salver, en i hver ving. Han trakk spaken bakover og ga full gass i et forsøk på å vinne høyde, så han kunne komme seg over de kjempende flyene et øyeblikk og få skikkelig oversikt over situasjonen. Plutselig hørte han en inntrengende stemme over radioen:

— Send noen til Kalafrana-bukten for å hjelpe oss. Det er to av oss mot tyve Messeschmitt'er!

Beurling var rett over bukten. Han gikk inn i stup med den skadde Spit'en sin, og kom ut av det igjen like under en Messerscmitt som var klar til å fyre løs på en Spitfire. Beurling kjente igjen denne Spit'en. Det var flyet til Willy the Kid, en av de beste vennene hans. Med en kort salve skjøt han den venstre vingen tvers av på det tyske flyet, og det stupte rett i havet.

— Det er en ting du alltid må passe på om du vil berge livet i luftkamp, sa Beurling senere til Leslie Roberts. — Du må alltid huske på å se bak deg før du går til angrep. Denne gangen — og det var første gang — gjorde jeg det ikke.

Han følte et kraftig slag i venstre side, og så at en salve hadde gått tvers gjennom cockpiten mellom kroppen hans og den venstre armen. Det kjentes ut som om noen holdt et glødende jern langs siden hans, og den venstre albuen var helt lam. Flyet lystret ikke lenger spakene. Han var blitt angrepet bak- og nedenfra, og nå suste Spit'en ned mot havet for full motorkraft.

Den blå himmelen gikk i et med

det blå vannet langt der nede, og farven ble langsomt utvisket og melkeaktig hvit. Beurling kunne ikke lenger skjelne instrumentene foran seg, og det suste så rart i ørene hans. Med en kraftanstrengelse kjempet han øynene vidt opp, og ristet kraftig på hodet. Den hvite ullen rundt ham forsvant, og med ett så han klart igjen. Han kastet et raskt blikk på høydemåleren. Den viste 5 000 meter, og han skjøv cockpithooden tilbake. Han hadde bare en ting å gjøre om han ville berge livet — han måtte hoppe ut. Han forsøkte å reise seg opp i setet, men det harde vindpresset presset ham ned i igjen. I full fart suste Spit'en nedover, og den unge kanadieren tok et krampaktig tak i armlenene. Svetten sprang frem på pannen hans, og musklene sto som spente stålstenger under flyjakken da han tok i for å løfte seg selv ut av flyet. Vinden ulte rundt ørene hans, og Beurling holdt på å la seg synke tilbake og resignere. — Dette er slutten, tenkte han et øyeblikk, men så ristet han på hodet og det kom et trassig glimt i øynene hans. Nei så pokker om han skulle sitte her og vente som et slakt på øksehammeren!

Med et rykk presset han kroppen opp på kanten av cockpiten, og klatret utpå den venstre vingen. Men han klarte ikke å hoppe vekk fra den. Vindpresset klemte ham fast til vingen, og han så hvordan havet kom nærmere og nærmere. Han kunne ikke være i mer enn 500 meters høyde nå, og klarte han ikke å hoppe ville det være for sent. Han skled nedover langs vingen, og sparket fra med benene.

Og så gikk han kast i kast nedover som en mørk prikk på den blå, solfylte himmelen.

— Kan jeg trekke i snoren nå? tenkte han, og så dro han et kort rykk. Med et smell åpnet fallskjermen seg, og som pendelen på en klokke duvet Beurling sakte ned mot Middelhavet som lå blått og stille under ham. Det var plutselig dødsstille, og stillheten virket som et sjokk etter stakkatolydene fra kanonene, flymotorene og suset av vinden. En Spitfire fløy i sirkel rundt ham, vippet med vingen og forsvant. I det øyeblikk han tok vannet, spente han av seg fallskjermen, og fløt på redningsvesten mens gummibåten hans automatisk blåste seg selv opp. Beurling klarte å karre seg ombord i den, og utmattet sank han sammen. Hele den ene siden verket fryktelig, og det varte ikke lenge før bunnen av gummibåten var full av blod. Den unge kanadieren lå og stirret opp i den blå himmelen, som sakte gikk rundt og rundt i en stor sirkel. Båten vugget frem og tilbake i solgangsbrisen, men Beurling merket det ikke. Himmelen begynte å hvirvle rundt, fortere og fortere, og så var alt med ett mørkt og han besvimte.

Men den vesle gummibåen var for lengst oppdaget av utkikken på redningsbåten som nå var på vei mot den for full fart. Beurling's livløse skikkelse ble halt ombord, og så satte båten fart på innover mot land igjen.

— — — —

George Beurling ble innlagt på sykehuset, og det varte ikke lenge før flyverkameratene hans kom på besøk.

— Dere må ikke tro at jeg skal bli liggende her lenge, sa kanadieren. — Sårene mine er slett ikke alvorlige.

— Selvfølgelig ikke. Du har alltid vært en heldiggris!

Men dysenteri og vitaminmangel hadde hatt en svært uheldig innvirkning selv på jernkonstitusjonen til denne «heldiggrisen». Såret på hofte hans ble infisert, og det skulle gå flere måneder før det ble helt helbredet.

Luftslaget over Malta fortsatte. Beurling kunne høre bombingen fra sengen sin, og det hendte at han karret seg bort til vinduet og så på luftkampene derfra. Andre sårede flyvere kom inn på sykehuset, det var fullt av flyvere. Den 25. oktober kom visemarskalk Park, øverstkommanderende for RAF's styrker på Malta på besøk til Beurling.

— Vi har nettopp fått beskjed fra London om at De er tildelt D.S.O., sa han. — Det var også kommet en forespørsel fra den kanadiske regjering om De kunne bli sendt tilbake til Canada for komme til krefter igjen. Det var meningen at De skulle hjelpe til med rekrutteringen der borte.

— Mange takk, sir, sa Beurling, og det gamle kampglimtet var tilbake i øynene hans. — Men jeg tror nok at om en fjorten dagers tid skal jeg være klar til å fly igjen!

— Jeg tror nok det vil vare litt lenger enn som så, Beurling!

Skrivet som fulgte med Beurling's nye orden minnet om at han nå hadde 28 luftseire pluss tre antagelige, og sluttet med ordene: Dyktigheten og motet til denne flyveren er uovertruffet.

Men George Beurling's eventyr var ennå ikke forbi . . .

### 5. kapitel.
### I havet på ny.

To dager senere fikk George Beurling besøk av sin wing sommander på sykehuset.

— Du skal dra til Gibraltar i kveld, sa han kort, — både du, Heather, Willy the Kid og flere andre av kameratene dine. Dere skal flys over i en Liberator. Blir du med over til messen på Takali så du får pakket tingene dine og tatt farvel?

Etter at avskjedsmiddagen var overstått dro Beurling og kameratene hans over til Luqa flyplass. Kontingenten som skulle evakueres besto av 24 flyvere, tre sivile menn og syv kvinner og to barn, til sammen 42 mennesker inklusive Liberator'ens mannskap på seks.

Været var overskyet, og føreren av Liberator'en kom bort til dem.

— Jeg beklager, sa han, — men meteorologene sier det er svært dårlig vær i vest, og jeg kan ikke fly dere rett til Gibraltar. I øst er det imidlertid bra vær, så jeg tar en tur til Alexandria etter forsyninger i stedet. Jeg kommer tilbake og henter dere så snart som mulig.

Natten til den 31. oktober kom endelig Liberator'en tilbake. Klokken tre om morgenen den 1. november gikk den opp med de som skulle evakueres. Da dagen grydde var himmelen klar og havet blått og stille. Det var ikke et skip å se, ikke et annet fly. Det var som om krigen med et trylleslag var forsvunnet.

Et stykke fra Gibraltar fløy de inn i et tett skylag med regn, og det var

så vidt passasjerene fikk øye på den berømte klippen. Liberator'en gjorde landingsrunden, men kom inn i en uheldig luftstrøm, slik at den først tok bakken midt på runwayen. Flyveren måtte ta maskinen opp igjen og ta en ny runde.

Beurling hadde på følelsen at dette ikke ville gå bra. I all hast begynte han å ta av seg den tunge flyvedrakten sin.

Liberator'en fløy ut over sjøen igjen på den nye landingsrunden, og vant stadig høyde. Men i 15 meters høyde stallet den plutselig, og gikk rett i havet.

Beurling hadde åpnet døren som var like ved setet hans, og i det øyeblikk flyet tok vannet hoppet han ut, fulgt av to eller tre andre. Flyet ble brutt i stykker og sank øyeblikkelig.

Den unge kanadieren kunne ikke se annet på overflaten enn noe vrakgods som enkelte tåkete skikkelser klynget seg til. En av dem ropte til ham:

— Hvis du kan klare å svømme inn til kysten, så sett i gang!

På tross av det bandasjerte benet sitt klarte Beurling å svømme inn til land, mens han holdt seg oppe på redningsvesten. Noen soldater kom løpende ned til vannkanten med bårer. Beurling kjente fast mark under føttene igjen, og ble holdt oppe av sterke never.

— Det er sårede menn der ute som ikke klarer å svømme, sa han til soldatene, — og kvinner og barn.

Først sent på kvelden fikk George Beurling høre at femten av passasjerene i Liberator'en var døde eller savnede, av dem tre sivile, to kvinner og to barn. Heather og Willy the Kid var blant de savnede.

Fra sengen sin kunne Beurling se lysene fra Gibraltar i natten. På tross av krig og død gikk livet videre. Han tenkte på Jean Paradis som han hadde badet i det blå, krystallklare Middelhavet sammen med, han tenkte på alle de andre kameratene som var blitt drept, men mest av alle tenkte han på de som var druknet som katter i den sunkne Liberatoren etterat de hadde beseiret døden så mange ganger i luften.

— Jeg lå og så på lysene fra Gibraltar hele natten, sa Beurling senere, — og forsøkte å finne meningen med alt sammen.

Beurling visste ikke ennå at krigen var over for hans vedkommende, og at han selv skulle dø i en flyulykke bare et par år senere.

Etterat han ble demobilisert fant denne eventyreren som bare levde for å fly en jobb som passet ham utmerket. Han begynte å transportere våpen til Israel. Arbeidet var både risikabelt og ga god fortjeneste, og det var mange gamle krigsflyvere blant karene her. Flyene de brukte var gamle amerikanske, som var kjøpt fra overskuddslagrene etter krigens slutt.

En høstdag i 1947 gikk George Beurling opp med flyet sitt fra flyplassen i Roma, men det kom inn i et lufthull, stallet, gikk i bakken og eksploderte. Beurling ble drept på stedet.

---

**Hovedfortellingen i neste nummer heter «Helten fra Shangri-La» og handler om det første bombeangrepet på Tokio. Salgsdag er 2. oktober.**

# LUFTPOST

T.W.A. (Trans World Airways) blir det første amerikanske flyselskap til å begynne en polrute. En Lockheed 1649A-rute mellom California og London åpner i nær fremtid.

●

**Ved den amerikanske marines flåtebase i San Diego forsøkte man for en tid siden å bruke et helikopter som «slepebåt». Under eksperimentet lot man et stort H-21 helikopter taue et 3000 tonns lasteskip. Prøven var meget vellykket og slepefarten var hele 5 knop.**

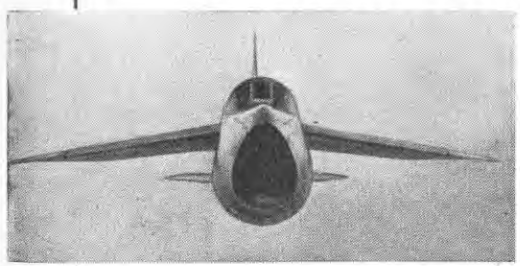
●

Et nytt russisk glidefly, formet som en diskos og kjent under navnet Diskoplan, er nylig blitt prøvet. Spennet skal være 3,5 meter og vingearealet 10 kvadratmeter. Cockpiten er under, ror oppå og bak på «diskosen». Alle slags kunster sies å være mulig med flyet, og formålet skal være å studere stabiliteten for lignende fly med motor.

●

**Den 16. juli fløy en Crusader, ført av major John Glenn, tvers over det amerikanske kontinent med overlydsfart: 3 timer og 23 minutter. Den 3 960 kilometer lange strekningen ble fløyet med en gjennomsnittsfart av 1 168 km/t. i 10 000 meters høyde og det ble fylt brensel i luften tre ganger underveis.**

## 50 KRONERS SPØRSMÅL



**Denne jageren har i sommer fløyet hurtigere enn den offisielle verdensrekorden på 1822 km/t (Fairey Delta 2).**

**HVILKET FLY ER DET?**

**Send svaret til LUFTENS HELTER, Oslo 18, innen 30. september.**

Navn ..... Svar .....

Adresse .....

**Oberst**

# OLE REISTAD

Flyet ristet og skalv plutselig. Jeg skvatt til, der jeg satt bak. Nye ristinger fulgte, og kursen forandret seg. Ole Reistad snudde seg brått om til meg og skrek, — Ser du noe galt? Jeg så meg rundt, tittet over cockpiten. Jeg ristet benektende på hodet. Reistad, som satt ved spaken, fortsatte over Oslo mot vest.

Vi var gått opp fra Kjeller for en halv time siden, en bitende kald dag i desember 1929. Det var en sveit på 5 fly, med dengang løytnant Ole Reistad som sveitfører. Vi skulle kaste ned flyve-sedler over Oslo på Roald Amundsen dagen, og på sedlene sto det trykt med store bokstaver: «I dåd hedret han sitt folk, I dåd skal vi hedre hans minne».

Nå var ordren den til oss som skulle kaste, at når flyet la seg over på siden, skulle pakken med avskåret hyssing kastes ut fra flyets laveste punkt. Vi hadde 10 store pakker med flere tusen i hver, surret rundt med hyssing som vi kuttet for hver gang vi hev.

Etter den femte pakken fant jeg ut at det var mye mer lettvint og behagelig å kaste lappene ut fra det høyeste punktet. Jeg fikk liksom følelsen av å falle ut da jeg sto i sterk skråstilling, derfor gjorde jeg like godt det motsatte.

Denne dumheten var grunnen til at flyet ristet og skalv. Flyve-sedlene hadde føket med kraft langs etter flykroppen og muret seg godt fast innimellom høyderoret.

Reistad snudde seg igjen, pekte bakover mot haleflaten og med sint røst skrek han enda høyere: — Ser du hva du har gjort, din kloss. Var det riktig skulle du krype bakover og få de løs.

Mens Reistad sirklet rundt byen i store buer, men i samme høyde, ca. 600 meter, vrikket han i spaken hele tiden. Stoppet litt, men fortsatte igjen med stor kraft. Spaken var som låst.

Dette begynte å bli nifst. Hva ville han nå gjøre? Vi hadde hjul-understell og kunne derfor ikke benytte de mulige jorder eller vann for landing. Sneen var altfor høy og bløt for at det ville gå godt.

En nødlanding syntes å være uunngåelig. Jeg hadde ikke før tenkt tanken ut før han ropte til meg:

— Vi går inn for landing.

— Hvor? sa jeg, det var jo ikke landingsplass i miles omkrets.

— Der, sa han og pekte opp mot Holmenkoll-åsen. Det skal bli hopp, tenkte jeg. Han la kursen om og tok peiling i skogen mot skihoppet.

Uavbrutt hadde han hele tiden vrikket spaken frem og tilbake. Han snudde seg igjen, vinket og pekte ivrig med hånden. Da så jeg at sedlene løsnet litt etter hvert.

— Det går fint, sa han. — Men det er ikke din skyld.

En halv time etter landet vi i god behold på Kjeller, de andre landet like etter oss. — Nå kommer uværet brakende, tenkte jeg.

— Nå, var du redd? smilte han.

— Ja kraftig redd, sa jeg.

— Det er ingen skam, jeg var redd sjøl jeg, sa han. — Men det gikk jo bedre enn det så ut for. — Takk for turen, nikket han og forsvant opp mot messen.

Typisk Ole Reistad. Han skjønte godt at opplevelsen var mer enn straff nok. En god offiser og et mannfolk tvers igjennom.

Oberst Ole Reistad fikk en tidlig død, vel 51 år gammel. Han var offiser fra 1920. Tok flysertifikat 1924. Var innflyver på Hærens Fly-fabrikk og ble 1. lærer ved Hærens Flyskole i 1935. Da krigen kom i 1940 deltok han helt til Nord-Norge og kom så over til England sammen med de andre. Han ble sjef for flytreningsleiren «Little Norway» ved Toronto i Canada. Over 700 flyvere ble utdannet her under krigen. Ved frigjøringen av Finnmark og Nord-Norge i 1945 finner vi Ole Reistad igjen. Han ble senere utnevnt til sjef for Bardufoss og tjenstegjorde her til sin død julen 1949.

Han ble utnevnt til Kommandør med Stjerne av St. Olavsorden.

Ole Reistads navn kan ikke nevnes uten å komme inn på idretten. Olympisk gull i 1928 i vinterolympiaden, det militære langrenn. Egebergs ærespris for god idrett i ski og fri-idrett.

*Kaare P.*

**MÅNEDENS PORTRETT — NUMMER 6**


**Modellbyggere**

**for modellbåten, toget flyet, osv.**

Maximo 3—9 Volt kr. 18,10
Minimo 3—6 Volt kr. 14,40

begge m/ 4—5000 omdr./min., vekt 47 gram, batteridrevne, sendes mot oppkrav, 2 motorer portofritt.

Benytt anledningen nå, kun begrenset kvantum.

**Lundgren, boks 3087, Oslo.**

# DE SPØR - VI SVARER

Fra Per Ravnsborg-Gjertsen jr., Trondheim, har vi fått disse opplysninger om eksperimentflyene XF-90 og XF-91, som det har vært spørsmål om:

**Lockheed (Model 153) XF-90 ble bygget som en tung, en-seters, langdistanse jager. To prototyper ble bygget og den første fløy første gang 4 juni 1949. Den ble drevet frem av 2 Westinghouse J34-WE-11 jetmotorer, hver med en skyvekraft på 1 635 kg (med etterbrenner 1 900 kg). Vingene var tilbakestrøkne med 35°. Vingespenn: 12,19 meter. Lengde: 16,76 meter. Høyde: 4,57 meter.**

**Republic XF-91 Thunderceptor fløy første gang 9. mai 1949. Motor: en General Electric J47-GE-3 jetmotor med 2 360 kg skyvekraft og en Reaction Motors XLR-11-RM-9 rakettmotor med 2 725 kg skyvekraft. Rakettrørene var plasert 2 over og 2 under jetmotoren. XF-91 oppnådde Mach 1.0 i vannrett flukt i desember 1952. Vingespenn: 9,52 meter. Lengde 14,21 meter. Høyde: 5,51 meter.**

1. Går det an å bli skutt ut av en rakett mens den forlater jordoverflaten?
2. Er der propelldrevne jagerfly i det norske flyvåpen? I tilfelle hvor mange og hva heter de?
3. Går det an å bli flyver uten realskole-eksamen.

Gunnar Sundal.

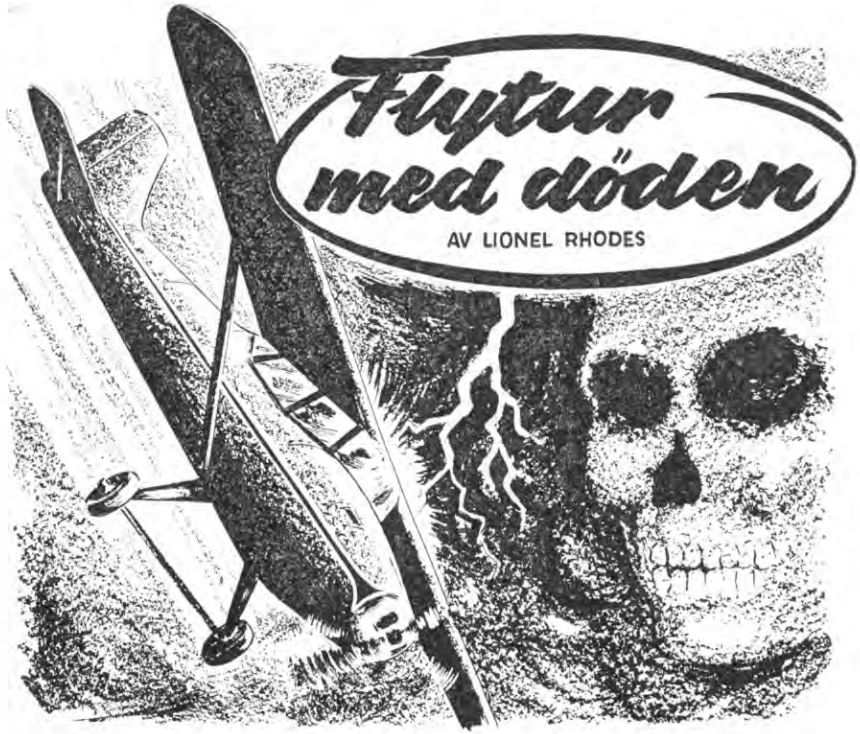
**SVAR: 1. Det er det litt tidlig å svare på idet mennesker ennu ikke er gått opp med rene raketter. Men en engelsk katapultstol kan skyte ut flyveren fra et jetfly idet flyet tar av. 2. Nei. 3. Hvis man har de nødvendige kunnskaper, ja.**

1. Hvordan får flyene sin betegnelse i form av tall og bokstaver (f. eks. F-86)?
2. Er det litteratur som på norsk omhandler aerodynamikk, og i så fall hva heter de og hvem har utgitt dem?
3. Hva er navnene på (og adressene til) U.S.A.'s fem største flyfabrikker?

H.H.Z.

**SVAR: 1. Bokstaven betegner flytypen, altså F = fighter (jager), P = photo, B = bomber, X = experimental, o.s.v. Tallet, i eksemplet 86 ,gis fortløpende ettersom flytypen kommer i oppsetning. F-86 er således jagertype nr. 86 i det amerikanske flyvåpen. 2. J. W. Cappelens Bokhandel opplyser at det ikke finnes noen bøker på norsk som behandler aerodynamikk. Det finnes visstnok en bok på svensk, men den er så gammel at den skal være foreldet. 3. De største skulle være:**

**Boeing Aeroplane Company, Seattle 14, Washington.**
**Consolidated Vultee Aircraft Corporation (Convair), San Diego, California.**
**Douglas Aircraft Company, Santa Monica, California.**
**Lockheed Aircraft Corporation, Burbank, California.**
**Glenn L. Martin Comany, Middle River, Baltimore 3, Md.**
**North American Aviation Incorporated, Inglewood, California.**
**Republic Aviation Corporation, Long Island, New York.**




Stormen møtte oss med en tyfons fulle styrke mindre enn tredve minutter etterat vi tre hadde tatt av fra Nylstroom for å fly til Pretoria i det lette flyet vårt.

De svarte skybankene som rullet opp fra sydvest ble plutselig opplyst av flammende lyn, som med kortere og kortere mellomrom fór over himmelen rundt oss. Det vesle flyet skalv og ristet under tordendrønnene som stadig ble sterkere.

Mens jeg forsøkte å holde maskinen støtt på kursen, krøp mine to farmer-venner fra Waterberg-distriktet, Densil Piensar og Leslie Britton, sammen i en-mannssetet bak meg. Over alt rundt oss var himmelen svart som bek, og ble bare opplyst av de ustanselige lynglimtene, mens drønnene fra tordenen fikk flyet til å vibrere.

Under oss, gjemt av skylaget, lå ville, farlige fjellstrekninger som vi måtte krysse på den 120 km lange turen. Inni meg takket jeg alle gode makter fordi jeg hadde brukt dagen i forveien på å gjøre flyet tipp-topp til ferden.

Jeg hadde nettopp strukket litt på benene for å få bedre tak på spaken da vi plutselig kom inn i en nedadgående luftstrøm. Flyet ble sendt i spinn rett ned i de tette skyene, og jeg ventet hvert øyeblikk å kjenne det knusende trykket som ville komme

når vi traff en av de høye fjelltoppene. Langsomt og forsiktig begynte jeg å trekke maskinen ut av spinnet, mens jeg ba til Gud om at det måtte gå på tross av at jeg hadde to passasjerer på et to-seters fly.

Jeg klarte å rette opp flyet i 1500 meters høyde, og vi var fortsatt midt inne i de svarte skybankene. Jeg følte instinktivt at noe galt var på ferde. Et enormt lyn traff flyet, og den skrallende tordenen som kom øyeblikket etter fikk maskinen til å gynge som en robåt i opprørt hav.

Lysene på instrumentbordet blafret og gikk ut, og mens jeg famlet etter nødbryteren ble bordet og kompasset opplyst av et nytt lynglimt. Kompasset var helt dødt. Høydemåleren og fartsmåleren fór rundt som snurrebasser.

Jeg kunne kjenne hjertet høyt oppe i halsen, og pulsen banket i tinningene. Vi var ennå minst 80 kilometer fra Pretoria, og vi befant oss over et terreng så villt at det var håpløst å forsøke å lande. Vi hadde ikke lenger noe kompass, ingen høyde-, farts- eller bensinmåler — faktum var at vi fløy blindt gjennom en vill storm, og resultatet var gitt. Døden var vår følgesvenn på denne flyturen.

— Er alt i orden, Lionel? spurte Les bak meg.

— Alt under kontroll, halvveis hvisket jeg av frykt for at det korte åndedrettet og hesheten ville forråde hvor redd jeg var. Foreløpig turde jeg ikke gjøre dem urolige.

Hvis det bare kunne vise seg en åpning i skylaget, kunne jeg kanskje finne ut så noenlunde hvor vi var. Men himmelen var en kompakt masse av tette, uutladede tordenskyer.

Med skjelvende hender fikk jeg tak i radiosenderen. — Kjære Gud, ba jeg innvendig, — la den være i orden! Det var ikke mer enn to timer til solen gikk ned, og hvis natten falt på før vi kom ut av skyene var vi ferdige. Jeg visste at vi hadde nok bensin til omtrent fire timers flyvning, men forbruket var atskillig større enn normalt på grunn av det urolige været og en sterk sidevind.

Jeg slo på bryteren, og mikrofonen kom til live i hånden min. Jeg slo på mottageren også, og begynte å innstille sendere. Den vesle cockpiten ble fylt av atmosfæriske forstyrrelser. En svettedråpe rullet ubemerket fra pannen min og videre ned på kneet.

Flyet hoppet, sank og la seg over da den stadig sterkere sidevinden grep tak i det. Voldsomme regndråper begynte å slå mot cockpiten, og på få sekunder var verden rundt oss bare et hav av regn.

Jeg håpet på at vi fløy i den riktige retningen, men jeg hadde ingen muligheter i det hele tatt til å finne ut hvor vi befant oss. Selv om kameratene mine ikke sa noe, kunne jeg føle at de stadig ble reddere. Det som hadde begynt som en morsom weekendtur til venninnene våre i Transvaal-hovedstaden, var på få minutter blitt til et mareritt av en flytur.

— Hallo Pretoria, hallo Pretoria! Jeg kalte opp flyplassen uten opphold, men det var ikke svar å få. Flyet stupte med ett sidelengs ned i 600 meters høyde, og jeg rettet det forsiktig opp igjen. Jeg kunne ikke presse den overlastede maskinen noe mer. Jeg hadde allerede begått en ulovlighet ved å ta med to passasjerer, og om vi crashet ville jeg ha to gode menns død på min samvittighet.

— Hallo Pretoria, hallo Pretoria! Over!

Mens lynglimtene lekte rundt oss, oppdaget jeg med ett langt i vest det beste syn jeg kunne få. En ørliten stripe med gyllent lys. Etter klokken min var det fremdeles en time til solen skulle gå ned, og likevel stirret jeg rett inn i solnedgangen.

Jeg svingte langsomt og begynte å rette flyet mot den smale stripen. Og så, da vi fløy over stormens sentrum, mistet jeg håpet. Villnisset under oss var helt fremmed for meg. Jeg ante ikke hvor vi var eller hvor vi fløy, og natten nærmet seg.

Uten å si noe til kameratene mine fortsatte jeg å fly i vestlig retning, mens jeg uavbrutt forsøkte å få kontakt med Pretoria over radioen. En fem-seks minutter før solnedgang hadde jeg endelig lykken med meg.

— Pretoria! Jeg kunne selv tydelig høre desperasjonen i stemmen min.

— Hallo, Pretoria! Svar, for Guds skyld!

— Pretoria, kontrolltårnet! sa en kald, rolig stemme med ett.

Ordene strømmet ut av meg, hulter til bulter, og stemmen var hes da jeg fortalte hvilken situasjon vi var i.

— De vet ikke hvor De er, bare at De flyr et eller annet sted vest — syd — vest for Nylstroom? spurte Pretoria.

— Jeg tror vi gjør det, sa jeg. Hendene mine var klamme av svette. — Vi flyr rett vest, mot solnedgangen, men jeg aner ikke hvor vi befinner oss.

— Gode Gud! utbrøt mannen på Pretoria. — Hold forbindelsen. Jeg kommer igjen om et øyeblikk!

Sekundene gikk mens mørket ble tettere rundt oss. Piensar spurte om et eller annet, og jeg bare gryntet til svar. Jeg aner ikke hva det var han spurte om. En kald vind trengte seg inn i cockpiten mens jeg studerte terrenget under oss. Det fantes ikke noe som kunne brukes til landingsplass der — det ville antagelig ikke gått an å lande et helikopter engang blant alle fjelltoppene og de dype kløftene. Dessuten var området fullt av løver og andre ville dyr.

— Pretoria her, kom stemmen over radioen, og jeg viet den all min oppmerksomhet. — Hør nøye etter nå. Forandre kursen omtrent to grader sydlig og fortsett å fly i den retningen. Når De ser lysene fra en by under Dem, så fly rundt den fire ganger til De får landingssignal. Har De landingslys?

Jeg sa at det hadde jeg, og Pretoria ba meg slå det på med en gang og beholde det på.

Tre kvarter senere — 45 minutter i et helvete av åndelig frykt for å være nødt til å lande når som helst — oppdaget jeg blinkende lys langt forut. Hjertet mitt begynte å slå fortere. Nå var vi så nære redningen — og likevel så nære døden. Å lande uten høydemåler er alltid farlig, og i nattemørke er det jevnbyrdig med selvmordsforsøk.

Luften var ladet med elektrisitet da vi i 600 meters høyde kom inn over byen, som jeg ikke kjente igjen fra luften. Jeg lot flyet gå rundt den i en vid sirkel, og så fløy vi rundt i tre mindre sirkler etterpå. På den

fjerde runden kom det plutselig på en rad lys øst for byen — lysene på en runway. Landingsbanen ble klart opplyst av de kraftige lampene på begge sider av den.

Et kort sekund lukket jeg øynene, og så fikk jeg tilbake selvkontrollen. Jeg svingte flyet rundt og kastet et siste, håpefullt blikk på høydemåleren. Viseren sto urørlig på null, enda vi sikkert var 300 meter over bakken.

— Hold dere godt fast! ropte jeg til kameratene mine. — Nå lander vi!

Jeg fikk plutselig en stor klump i halsen. Hendene mine skalv, og det høyre kneet ristet voldsomt opp og ned. Jeg rettet inn flyet mot landingsbanen mens jeg håpet jeg kom inn med vinden og at banen ikke var våt, for landingshjulene var små og satt tett sammen.

Vi gikk lavere og lavere. Jeg klemte av alle krefter rundt spaken mens jeg ventet på at vi skulle ta bakken — ventet på at hjulene skulle slå ned og kaste flyet over på siden eller tippe det på nesen og omforme det til en skraphaug av tre og metall.

Nei! Nei, ikke ennå! Lavere og lavere. Hvilken fart har jeg? Gud vet! Femti km i timen? Kanskje sytti. Kanskje mer. Kroppen min sto som en spent stålfjær, som en bunt spente nerver da radene med lys begynte å suse forbi under oss.

Så slo hjulene i bakken. Flyet hoppet ende til værs og slo nedpå igjen. Jeg holdt pusten, øynene mine smertet av svetten som rant ned i dem fra pannen, og jeg kjente saltsmaken av den på leppene.

Flyet skled vilt sidelengs og et øyeblikk hang det på enden av den ene vingen. Jeg ga voldsomt sideror, og så var det utrolig nok over alt sammen. I det fjerne hørte jeg sirenene på en brannbil og ulingen fra ambulansen da bilene kom dundrende opp mot flyet.

En eller annen ga hver av oss en stiv drink. I kontoret på den vesle flyplassen fortalte de at Pretoria hadde alarmert alle byer i en radius av 150 kilometer og bedt dem være på utkikk etter et fly med landingslysene på, som ville sirkle rundt byen fire ganger. Når flyet ble oppdaget skulle alt gjøres klart til en nødlanding.

Det var den kolde, klare hjernen til offiseren i tårnet på Pretoria som reddet våre liv, og noen dager senere fikk jeg anledning til å takke ham personlig etter å ha betalt en mindre bot for å ha tatt med en passasjer for mye.

## VIMPELEN

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

Vennligst send meg LUFTENS HELTER's vimpel snarest.

Navn .....

Adresse .....

.....





# *Lær ENGELSK nå*

**Nå er det lett å lære engelsk og lære det ordentlig — etter Naturmetoden. Over 1/2 million elever hittil.**

***GRATIS brosjyre. Send inn kupongen nedenfor.***

**Hemmeligheten ved den moderne metoden.**

Hemmeligheten består i at De leser engelsk fra første stund. Ikke én setning i kurset er norsk, ikke ett ord blir oversatt. Nye ord blir forklart med tegninger, så De forstår alltid sammenhengen. De begynner med de enkleste uttrykk, men på kort tid lærer De en mengde nye ord.
Akkurat slik lærer barna sitt morsmål. De hører hva de voksne sier. Etter hvert forstår de meningen, og snart begynner de å prate selv. Naturmetoden bygger på dette, og like lett som barna lærer norsk, kan De nå lære engelsk. De leser, ser på tegningene, forstår sammenhengen — og lærer det språket som engelskmennene bruker i daglig tale.

**Noen uttalelser som elever uoppfordret har sendt oss:**

«Jeg hadde aldri drømt om at det var så moro **å lære engelsk.»** *Ragna Askildsrud, Jevnaker.*

«Jeg visste ikke at det var så lett å lære engelsk. Og jeg har hatt bare glede av det.»
*Knut Gillesen, Namsos.*

«Jeg var skeptisk til å begynne med, men er det ikke i dag. Kurset var virkelig førsteklasses, og jeg vil anbefale det til enhver som vil lære **engelsk.»** *Johan Guriberg, Hundorp.*

**Les hva Lorentz Eckhoff professor i engelsk litteratur ved Universitetet i Oslo, sier:**

«Jeg for min del, er helt og fullt tilhenger av Naturmetoden. Den slår alle i effektivitet. — Morsmålet benyttes i de instruksjonsbrev som følger med hvert hefte, og i de 3 ordlistene som man i nødsfall kan ty til om man skulle ha glemt betydningen av et enkelt ord.
Kurset vitner om pedagogisk innsikt, og det er omhyggelig gjennomtenkt. Det er kanskje derfor det virker så naturlig. Det går fra det kjente til det ukjente så fornuftig at eleven tvinges til å forstå betydningen av det nye ord . . Jeg gir «English by the Nature Method» min beste anbefaling.»

**Det koster mindre enn 2 kr. pr. uke**

For mindre enn 2 kroner pr. uke får De 16 studiehefter på tilsammen 740 sider, et innledningshefte på norsk og tre ordbøker. Når De sender inn svar på øvingsoppgavene til de 60 kapitlene i kurset, får De rettelse og veiledning av lærerstaben under ledelse av lektor ved Universitetet i Oslo, R. I. Christophersen.

**Lær engelsk - bestem Dem nå.**

De som kommer frem og gjør det godt her i livet, bestemmer seg straks og setter i gang med det samme. De følger det gamle, gode ortaket: «Godt begynt er halvt fullendt». Fyll ut kupongen nedenfor og send inn med en gang, så er første skritt tatt. De får omgående tilsendt «Naturmetoden — rette veien til engelsk», en brosjyre som forteller mer om den moderne og lette måten å lære engelsk på. Det koster Dem ikke noe og forplikter Dem ikke på noen måte. Om en uke kan De være i gang med å lære engelsk. Det gir Dem så meget og koster så lite.

**Send meg gratis, portofritt og uten forpliktelser for meg selv, brosjyren**
**«NATURMETODEN, *rette veien til engelsk»***

Herr
Fru .....
Frk.

Adresse .....

..... L. H. 9 og 10

1. Skriv Deres navn og adresse på kupongen.
2. Klipp eller riv ut hele siden og send den til

**NORDISK SPRÅKFORLAG,**
**Smestad, Oslo.**

# Flyr for livet

**AV LARRY FORRESTER**

**I de siste to nummer av bladet har vi brakt beretningen om flyhelten Robert Tuck's siste flukt og om nedskytingen over Frankrike. Før vi beretter videre om fangenskapet og flukten går vi tilbake og tar med noen av de bedriftene som gjorde hans navn så berømt under krigen og som ga ham tilnavnet «den udødelige».**

## (III) TUCK'S FØRSTE LUFTKAMP

Det var luftmarskalk Sir Hugh Dowding, (nå Lord Dowding) som i 1939 tok den beslutningen at de engelske Spitfire-jagerne skulle holdes i reserve til forsvar av hjemlandet i tilfelle angrep fra Luftwaffe. Det var en omstridt beslutning, men den skulle komme til å få vidtrekkende følger, blant annet for det historiske slaget om Storbritannia høsten 1940.

En annen følge av denne beslutningen var at en så dyktig og gjennomtrenet flyver som løytnant Robert Tuck ikke så krigen på nært hold før den 23. mai 1940.

Han hadde 700 timer i loggboken. Han var ansett som en av de dyktigste jager-flyvere i R.A.F. ved krigsutbruddet høsten 1939, og han var ubestridt en av de dyktigste Spitfire-flyvere.

Hurricane-jagerne hadde vært satt inn i aktiv tjeneste. Hurricane-gutta hadde slåss i Norge, og i Frankrike. De hadde sett krigen på nært hold, og mange av dem hadde alt kunnet notere et ganske pent antall nedskytninger.

Men Robert Tuck, med sine 700 flytimer visste ikke stort mere om krigen enn det han hadde lest i avisene.

Den 1. mai 1940 ble han forflyttet fra 65. squadron til 92. squadron, og squadron leader Roger Bushell ga ham øyeblikkelig kommandoen over en sveit og utnevnte ham til Flight Lieutenant.

— Ta det rolig, Tuck, sa Bushell hver gang Tuck beklaget seg over at det ikke skjedde noe, vi skal nok møte tyskerne i luften snart. I mellomtiden har vi mere enn nok å henge fingrene i.

Og det var riktig nok. Det var mere enn nok å gjøre før de hadde fått 92-skvadronen i den stand Bushell forlangte. Skvadronen var satt sammen av flyvere fra reserven. Fra den etaten som het Royal Auxilliary Air Force, og som besto av folk som hadde drevet flyvning som hobby, eller som yrke i det sivile liv. Her var forretningsfolk, passasjerflyvere, studenter og andre som hadde fløyet når det falt seg slik og som ofte hadde betalt med egne midler for fornøyelsen. I tillegg til disse karene hadde de fått noen nybakte flyvere fra Royal Air Force Voluntary Reserve, unggutter som kom rett fra skolebenken, og som nettopp hadde lært å holde i spaken på en Spitfire II.

Av administrative hensyn var skvadronen delt opp i to sveiter på 6—7 fly, men når de gikk på vingene ordnet de seg i tre formasjoner på fire fly hver.

Fra første dag gikk hver mann i skvadronen inn for treningen med all den energi og kamplyst som lederne kunne ønske. Så lenge været holdt drev de kamp-trening, og mellom toktene og etter at dagens arbeide var avsluttet satt de på gressbakken ved flyplassen og hørte på Tuck. Han ble helten deres fra første dag. Mannen som hadde årelang trening og grundig erfaring, og som kjente hver liten detalj i det store programmet de nå forsøkte å sette seg inn i.

På dette stadium av krigen brukte de fleste jagerflyverne fremdeles hvite overalls, en levning fra fredstidens parade-utstyr. Hodetelefonene var bygget inn i lærhjelmene og en gummimaske med innebygget mikrofon og surstoffmaske dekket den nederste halvdel av ansiktet. Når de satte på seg de store, farvede brillene ble ansiktet så godt som helt skjult, og de så mere ut som fantomer enn som mennesker.

De brede, kraftige fallskjerm-remmene gikk fra skuldrene nedover ryggen, under skrittet og opp til mellomgulvet, og her møttes alle fire remstumpene i en solid låseanordning som var plasert noenlunde over navlen. Denne låsen hadde den fordelen at den kunne rives opp med et eneste grep. Når flyveren hadde landet og ville fri seg for skjermen behøvde han bare å vri på en rund, flat metallplate som lå over låsen, og etterpå gi platen et slag med håndbaken eller knyttneven. En hadde hatt et par uhyggelige tilfeller med disse låsemekanismene i Frankrike, et par tilfeller der flyverne hadde fridd seg fra skjermen i luften og blitt slått ihjel mot bakken. Den eneste mulige forklaring på denne gåten var at flyverne hadde hatt så store smerter etter skuddsår eller brannsår at de hadde sluppet seg mot jorden med vilje.

Fallskjermen var pakket slik at den passet inn i fordypningen i bøttesetet i cockpiten og samtidig tjenestegjorde som pute. Et par uker etter Dunkerque fikk flyverne ennå en «pute» som passet til setet. Det var en liten gummijolle som kunne blåses opp med luft

fra små flasker komprimert luft festet til pakningen. Det samme systemet var anvendt på de såkalte «Mae West»-livbeltene som ble båret som en vest under fallskjerm-remmene.

Til utstyret hørte også en revolver som ble stukket ned i støvleskaftet på flyverstøvlene. Revolveren kunne bli nyttig i tilfelle av nødlanding over fiendtlig område, både som forsvarsvåpen og for å ødelegge flyet så det ikke falt uskatt i fiendens hender. Et par skudd i bensintanken på en Hurricane eller Spitfire var nok til å forandre jageren til et sydende flammehav.

Det var Bushell som førte skvadronen da den første gang kom i kamp, den 23de mai over Dunkerque. Nå skulle det vise seg om den iherdige treningen hadde båret frukter. Når avtrekkerknappen på spaken nå ble slått over på ildgivning, gjaldt det ikke lenger «prøveskyting på mål i luften».

Nå var det blitt alvor.

De hadde gått opp fra Hornchurch flyplass om morgenen, tolv Spitfire-jagere i tettsluttet formasjon, og ved spakene satt tolv mann med årvåkne øyne, med ansikter som var fortrukket i spenning, og som hele tiden snudde hodene i alle retninger for å forvisse seg om at de ikke hadde fiendtlige jagere på halen

Men de tilbakela hele patruljestrekningen, Calais—Boulogne—Dunkerque, uten å møte andre tegn til motstand enn spredte salver fra fiendtlige flakbatterier. Ved starten hadde de fått beskjed om at de måtte være forberedt på å møte flokker på opp til 40 ME 109, og de hadde også fått beskjed om den ubrutte kjeden av Stukas-bombefly, Ju 87 B som strakte seg tvers over fronten i Frankrike og som nå gjorde seg klar til å styrtbombe de britisk troppene.

De kom inn i et urolig luftlag og vingetippene deres begynte å skjelve. Et og annet fly bikket en tanke over på siden også og av og til ble hele den tette formasjonen brutt. Tuck likte ikke tanken på hva som kunne skje hvis de plutselig skulle få annet å tenke på enn det å holde seg på plass i denne «blåbok-formasjonen». De var for tett innpå hverandre etter hans mening. Det skulle være nok av farer å ta hensyn til om en ikke frivillig skulle utsette seg for kollisjonsfare også . . .

— Krapp sving til høyre . . nå! ropte Bushell over radioen.

De tolv Spitfirene gikk inn i en vertikal sving, midt over Dunkerque by. Side om side, som om det dreiet seg om en oppvisning. Slik skulle de fly hele strekningen frem og tilbake, ligge rett på kurs, gå inn i krapp sving og ta en helomvending for å fly den samme strekningen tilbake, til de traff fiendtlige fly og tok opp kampen med dem, eller til de hadde fløyet nesten tom for bensin og måtte vende tilbake til basen.

Tuck fløy mellom Bob Holland og Allan Wright og han var så tett innpå dem at han hadde følelsen av at han kunne strekke hånden ut og klappe hver av dem på skuldrene. Allikevel visste han at de var så fjernt fra hverandre at hvis en motor stoppet, eller hvis et av flyene ble skutt i flammer, ville ingen av kameratene kunne gjøre det ringeste for å hjelpe den karen som satt i flyet.

Plutselig hørte han et skarpt rop i hodetelefonen, et varselskrik fra en eller annen til en eller annen. Han fikk aldri vite hvem som hadde ropt, men han visste i samme øyeblikk hva ropet betydde, og i neste øyeblikk så han de åtte Messerschmittene stupe ned mot dem.

— Her kommer de! se opp til venstre! ropte han, og i samme øyeblikk døde Pat Learmond, mannen som fløy ved siden av Allan Wright. Den øredøvende eksplosjonen varte bare et kort sekund, så var flyet hans blåst vekk fra himmelen. Det svant som en svinnende ildkule under dem, og i dette øyeblikket brøt de Spitfirene som var igjen, hele mønsterformasjonen og spredte seg til alle kanter. Bushell brølte frem ordrene sine i ett sett over radioen, men ingen hørte ham. Alle snakket i munnen på hverandre.

Messerschmittene stupte ned mot dem fra stratocumulus-skyene som lå over dem og til venstre for dem. En lang, buktende rad med stupende jagerfly som bygget opp fart for den siste svingen før de stupte inn under haleflatene deres. Sporlyskulene sprøytet inn over de britiske jagerne, skar dype flenger i skrog og vinger og hugget store stykker ut av dem.

Den tyske formasjonslederen som hadde truffet Pat Learmond med den drepende salven sin skar flyet sitt gjennom den uryddige Spitfire-formasjonen og trakk opp mot de blåhvite skydottene igjen. Tuck bestemte seg for å sette etter ham, skjønt han visste at han ikke hadde store sjanser til å innhente ham.

Messerschmitten hadde fått fart under stupet og hadde fremdeles meget av denne farten i behold da han trakk opp igjen. Tuck ga full motor men han lå fremdeles 2000 fot under stratocumulusen da Messerschmitten forsvant inn i skylaget.

Tuck fulgte etter allikevel. Han var ikke riktig klar over hva han mente å oppnå da Spitfiren skjøt gjennom de ulne, lette skydottene, men han oppdaget i alle fall at skylaget var adskillig tynnere enn han hadde regnet med. Etter knappe 300 fot skjøt han plutselig ut i klar, blå luft igjen. Og der så han tyskeren, knappe 2000 meter foran seg, med kurs for sin hjemlige base.

Tuck hadde hatt slakkere klatring, og derved hadde han halt inn på tyskeren. Nå lå Messerschmitten rett på kurs. Det var tydelig at han følte seg trygg heroppe. Antagelig hadde han satt farten ned til vanlig marsjfart. Han fløy lavt over det melkehvite skylaget, like over sin egen, flakkende skygge, og bildet minnet om småflyndrer på grunnt vann, mot hvit, solbelyst sandbunn.

Tuck skjøv gasshåndtakt helt frem og gikk så lavt ned mot skybanken at florlette tåkedotter streifet frontruten hans som flyvende skum. Av og til var det bare cockpit-hetten og hans eget hode som stakk opp fra den melkehvite tåken. Messerschmitten holdt stø kurs, og etterhvert fylte den mere og mere av siktet som Tuck satt og stirret inn i.

HAN HAR IKKE SETT MEG . . . HAN HAR IKKE SETT MEG! tenkte Tuck.

For første gang siden starten grep spenningen ham fullt ut, men han tvang seg til å holde hodet koldt. Her gjaldt det ikke å kaste seg hodestups ut i en kamp uten å tenke seg om. Her gjaldt det først og fremst å være

rolig, tenke klart og logisk, metodisk og presist . . . Han måtte aldri la seg rive med av spenningen ved en kamp, aldri!

Han var regnet som en dyktig flyver, dyktigere enn de fleste. Skulle han fylle stillingen som en dyktig kampflyver også måtte han være like rolig i kamp som han var når han drev øvelsesflyvning. Og han ville beholde den lederstillingen han hadde tilkjempet seg innen rekkene. Livet ville være for trivielt hvis han ikke var nummer én blant sine egne . . .

De passerte revy for ham nå, disse årene i Royal Air Force. Han så flyplassene foran seg, Grantham, Duxford, Norholt . . . og han så flyene, fra Moth'ene til Gladiatorene. Han husket sine egne triumfer og sine egne nederlag, bitre stunder og gledesstunder i tjenesten, under sporten, i messene. Under sporten . . .

Det var på skytebanen Tuck hadde høstet sine største triumfer. Han hadde hatt skytingen som yndlingssport like fra guttedagene. Han fløy godt, bedre enn de fleste, og han skjøt bedre enn de aller fleste, og nå var tiden inne til å praktisere disse to egenskapene sine for alvor.

Messerschmitten tok en svak, 10 graders sving til høyre, og Tuck fulgte etter. Han halte inn på tyskeren for hvert sekund som gikk. Nå kunne han tydelig se Luftwaffemerkene på siden av skroget, store, svarte kors . . slik som han hadde fått dem beskrevet og slik som han hadde sett dem avbildet på etterretnings-fotos og på plakater. Han følte seg plutselig litt skuffet over dette første møtet med det fryktede merket, som om dette var noe han hadde opplevet før, som om det ikke var noe nytt, storslagent og spennende, men bare dagligdags rutine . . .

FEMTENHUNDRE METER . . FJORTENHUNDRE . . .

Han halte fremdeles inn på tyskeren, og nå fylte silhuetten av fiendeflyet hele siktet hans. Han hadde ligget på halen etter ham i to minutter snart, og de måtte være kommet et godt stykke innover land. Han kastet et blikk inn i speilet for å forvisse seg om at horisonten bak ham var klar, og kontrollerte instrumentene på dashbordet. Bensinmåleren, oljetrykket, temperaturen, et kort, rutinemessig blikk var nok. Han behøvet ikke stave seg frem på skivene. Han kjente hver detalj i dette flyet, den minste mekaniske komponent, han visste hvorledes hver enkelt del fungerte. Flyet kunne han stole på. Det var bare han selv, den menneskelige komponenten i bildet, han ikke var sikker på ennå. Det var det menneskelige element som kunne feile, ikke det mekaniske.

Han ofret ikke en tanke på det menneskelige elementet foran seg. Tyskeren ombord i Messeschmitten, mannen som nå måtte dø, fordi han hadde begått den kardinalfeilen ikke å kaste et blikk tilbake. Det var ikke noe menneskelig dem i mellom, i denne saken var det ikke plass til personlige følelser.

ELLEVE HUNDRE METER . . TUSEN METER . . . Om et par sekunder ville fiendeflyet være innen rekkevidde for mitraljøsene hans.

I det samme fikk han øye på en bred, svart stripe som løp parallelt med hans egen kurs gjennom det hvite skylaget, som en rett landevei

**Dette er et velkjent bilde fra krigstidens England. Det forestiller en formasjon Spitfire Mark II fra 65. Squadron, ledet av Robert Tuck (nærmest). Bak ham: Brian Kingcome, George Proudman, Gordon Olive, Nicky Nicholas og sersjant Macpherson.**

gjennom en hvit ørken. Han ble litt brydd ved tanken på denne stripen, den tok litt av oppmerksomheten hans bort fra den fiendtlige jageren foran ham. I det samme kjente han en svak antydning til lukten av brennende olje, og nå visste han hva denne svarte stripen var. Det skylaget som drev østover tok opp den svarte røken som steg opp fra Dunkerque og førte den med seg, som et svart bånd, innover Frankrike.

NI HUNDRE METER . . . MAKSIMUMS SKUDDHOLD!

Vingespissene på den tyske jageren buttet mot den lysende sirkelen på siktet hans. Han la tommelfingeren sin lett på avtrekkerknappen og tvang seg til å slappe av. Hver muskel måtte være løs og ledig nå, som på skytebanen under konkurranseskytning. Slapp av, hold pusten, ingen unødige bevegelser, selv hjertebanken kan forstyrre den siste og avgjørende innsiktingen av et skudd.

Han kastet et siste blikk på turn-and-bank-indikatoren. Nålen sto i sentrum, som om den skulle være trykt på skiven. Flyet lå 100 % stabilt. Han pustet dypt.

Og så plutselig ombestemte han seg.

Hvorfor skulle han åpne ild på så langt hold når han kunne komme nærmere? På ni hundre meter kunne selv en fulltreffer bare utrette minimal skade på Messerschmitten. For hver meter han kom nærmere øket han projektilenes effektivitet. Forutsatt at tyskeren ikke plutselig fant på å se seg tilbake . . .

SYV HUNDRE, SEKS HUNDRE . . . Det var nesten utenkelig at han kun-

ne komme så kloss inn på tyskeren uten å bli sett, — ja han var nesten fristet til å tro at mannen kunne høre ham nå hvis han ga seg tid til å lytte. Men Messerschmitten lå støtt og uanfektet på kurs, som om den var ute på en liten hyggetur i solskinnet.

FIRE HUNDRE . . .

Han pustet dypt inn, kastet et blikk på instrumentbrettet og slappet av i setet. Han rørte såvidt ved spaken og kontrollerte at Messerschmitten lå midt i siktet hans. Så trykket han på knappen.

De åtte Vickers-mitraljøsene fyrte løs med et øredøvende brak. Spitfiren skalv lett under hendene hans. Han kunne se de små blå glimtene fra projektilene som slo inn i skroget og vingene på den tyske jageren. I to . . tre . . fire sekunder skjedde det ikke noe. Messerschmitten fortsatte på kurs som tidligere, rolig og støtt. De små glimtene etter anslagene fra kulene så ut som juletrepynt. Men plutselig begynte jageren å skjelve, snuten gikk opp og den skjøt noen hundre meter i været. Tuck fulgte etter. Og så kom de første vrakstumpene, små metallflak, fulgt av en blåsvart røksky.

Tuck tok fingeren fra avtrekkeren og la Spitfiren over til høyre for å unngå vrakestene. Messerschmitten syntes å henge i luften med snuten pekende mot solen, men plutselig slo den en kolbøtte. Den gjentok manøvren, som om det gjaldt kunstflyvning, og etterpå begynte den å gå i spiral ned gjennom skylaget.

Tuck stupte gjennom skylaget og ventet på den. Han visste at det var imot stående ordrer, men han MÅTTE se dette flyet gå i bakken. Det tok en stund før Messerschmitten kom til syne igjen, og det var vanskelig å følge den på veien nedover. Hver gang Messerschmitten fikk tilstrekkelig fart skjøt den i været igjen, det var som om flyvraket forsøkte å riste seierherren av seg. Men til slutt styrtet det brennende ned i en nypløyd åker og eksploderte.

Tuck trakk Spitfiren opp igjen og satte kursen hjemover. Han følte seg ikke overmodig på noen måte, han følte ingen triumf, men bare en velgjørende, stille tilfredsstillelse. Han hadde gjennomført sin første krigshandling, kjølig, korrekt, yrkesmessig.

Han følte en stille takknemlighet mot de menn som hadde trenet ham til denne jobben han nå var satt til, instruktørene som selv var for verdifulle til å bli satt inn aktiv kamp, men som skulle trene opp de unge som nå skulle vie seg for forsvaret av fedrelandet; forsvaret mot et angrep fra en fiende som i all stillhet hadde forberedt seg på et hatefullt overfall mens resten av verden satte fred og fordragelighet opp som det eneste verdige mål å leve etter.

Tre av kameratene i skvadronen Paddy Green, John Bryson og Tony Bartley hadde skutt ned hver sin ME 109. Selv hadde de bare tapt ett fly, Learmonds Spitfire som var blitt sett av engelske tropper da det styrtet brennende ned mot stranden ved Dunkerque.

Mens bakkemannskapet fylte bensintankene og ladet opp mitraljøsene med ny ammunisjon, satt flyverne i messen og slukte en kopp te og noen smørbrød. En lastebil kjørte opp med fem av de nye skudd-sikre frontrutene av perspex, men bakkemannskapet klarte bare å montere tre av dem før det ble gitt startsignal igjen.

Tucks fly var ett av de tre som hadde fått skuddsikker frontrute. Klokken 13.45 var han på vingene igjen, og noen få minutter etter lå skvadronen 8000 fot over franskekysten. En av de to reserveflyverne deres hadde inntatt Learmonds plass, ellers var det ingen forandringer i formasjonen.

De hadde såvidt begynt patruljeringen da de oppdaget en flokk på mellom 30 og 40 to-motors ME 110 som stupte rett ned mot dem. Bushell ga ordre til å svinge til venstre for angriperne, og danne en forsvars-sirkel, slik at de til en viss grad kunne passe på hverandres haler.

ME 110 var et mere enn alminnelig tungt bestykket fly. I snuten hadde det en fast montert kanon, utenom maskingeværene, og disse våpnene ble betjent av flyveren. Skytteren satt med ryggen mot flyveren og han betjente et enkeltløpet, grovkalibret maskingevær.

Da Tuck så hele kobbelet komme mot seg, med de lange lys-stripene etter sporlys-projektilene foran og bak hvert fly, nølte han et øyeblikk. Spitfirene fortsatte å fly i sirkel, og de tyske jagerne kastet seg inn i den makabre rund-dansen slik at det i det første øyeblikks forvirring var vanskelig å skjelne mellom venn og fiende. Plustelig åpnet noen av Spitfirene ild, og i dette brølende infernoet, med de farvete lysstripene som slo ut i alle retninger, kunne en likegodt bli skutt ned av venn som av fiende.

Plutselig seilte en ME 110 inn i Tucks sikte. Den lå i en krapp sving, en diger, fryktinngydende maskin som så ut til å være urokkelig i sin velde. Tuck så skytteren svinge maskingeværet rundt og sende en strøm av kuler mot motorskjoldet sitt og frontruten. Kulene prelet av på panseret og det skuddsikre perspex-glasset, men cockpiten ble fylt med intens, sur corditt-lukt.

Han trykket ned avtrekkerknappen og siktet på skytterens ansikt med de store, blåsvarte brillene. I flere sekunder holdt han ilden mot dette punktet, og så strømmen av projektiler fra Vickers-mitarljøsene slå inn Messerschmitten, i skroget, i cockpiten, og i babords motor.

Til slutt stoppet ildspruten fra maskingeværet på Messerschmitten. Det var et under at skytteren hadde holdt ut så lenge. Messerschmitten begynte plutselig å fly i siksak, og styrbords vingespiss ble revet løs og flagret rett over hetten på Spitfiren. En svart røkstripe slo ut fra den avskutte vingen, og i neste øyeblikk stupte flyet rett mot bakken i et flammehav.

Tuck trakk Spitfiren opp igjen og kastet et blikk bakover. Luftrummet bak ham var flerret opp av lysende striper, Messerschmitter og Spitfire danset om hverandre som ildfluer en sommernatt. Det surret av stemmer i hodetelefonene hans, fire-fem mann skrek i munnen på hverandre og ingen visste hvem som anropte hvem.

— Se opp! Der kommer en ny en!

— Pass på den jævelen som ligger like under deg! Like under deg, mann!

— Han brenner! Jeg tok ham, karer! Jeg tok knekken på'n!

— Faen også! Jeg ble truffet!

— Jøssenam! hvor kommer alle disse jævlene fra?

— Hjelp! Kan ikke noen . . .

Det var for galt at radioen skulle

bli misbrukt på denne måten. Den var et verdifullt sambandsmiddel, den skulle redde liv, den skulle være nerven i hele samspillet i skvadronen. Hvorfor kunne ikke karene holde munn og bare bruke radioen til absolutt nødvendige advarsler? Hvorfor brukte de ikke kallesignalene de hadde fått trening i å bruke, eller fornavnene, hvorfor anga de ikke posisjon og høyde . . . «to stykker kommer inn, klokken to på skiven . . . ovenfor deg .·. .»

I dette spennende jaget glemte de alt de hadde lært og jattet i munnen på hverandre som en syklubb.

Han ble plutselig rasende og brølte:
— Hold kjeft!

Men det hjalp ikke.

En skygge strøk rett over hodet hans. En 110 med Tony Bartley like etter seg, Tony Bartley med fingeren på avtrekkeren og en strøm av bly fra de åtte hissige Vickersene i vingene. Bartley lå knappe femti meter bak tyskeren. Han tok en uforsvarlig risiko. Hvis 110'en eksploderte ville Tony fly rett inn i elendigheten.

— Fordømt idiot! snerret Tuck, men det lå like meget beundring som ergrelse i tonefallet.

Og så, midt i bråket og virvaret kom det et øredøvende brak og et skrik som føltes som om det skulle sprenge hjelmen hans. Like til høyre for seg så han sersjant Wooders Spitfire i flammer. Det var ikke et menneske han så under perspex-hetten, bare en sydende, brennende gul masse. Det var som å stirre inn i fyrgangen under en kjele.

Det brennende flyvraket dalte langsomt mot jorden, og konturene ble gradvis utvisket slik at det til slutt så ut som en formløs fille som en eller annen hadde dyppet i bensin, tent fyr på, og kastet overbord. Tuck kunne ikke ta blikket fra det uhyggelige synet. Det var først da han hørte skuren av kuler som slo inn mot frontglasset hans at han fikk sanset seg. En 110 fløy like mot ham, og skjøt på ham med alt den hadde.

Han skjøt tilbake, og vek ikke en tomme fra kursen. De to jagerne raste mot hverandre med en fart av 800 kilometer i timen hver, og med rødgule, iltre stikkflammer ut fra vingene. Den første som skar til side ville være ferdig, fordi han da ville bli et så meget mere sårbart mål for motstanderen. Det var spørsmål om hvem som hadde de sterkeste nervene.

I det siste sekundet, like før det braket skulle komme som etter alle beregninger **måtte** komme, ga Tuck etter for en uavvendelig refleks og lukket øynene. Braket varte bare en brøkdel av et sekund, Spitfiren skalv under lufttrykket. Men flyene kolliderte ikke. Tuck fikk aldri vite om 110'en hadde fløyet over ham eller under ham. Da han løftet hodet igjen og så seg tilbake fikk han øye på den, langt akterut. Den hadde kursen mot innlandet, den tapte høyde, og fra den ene motoren kom det en svak, hvit røkstripe. Han kastet Spitfiren rundt og satte etter.

Midt for øynene hans, på hans egen frontrute, grinte to avlange arr mot ham, merket etter to treffere i det skuddsikre glasset. Hvis han ikke hadde fått denne nye ruten satt inn om formiddagen, ville han ha vært ferdig nå . . .

Han innhentet Messerschmitten noen få kilometer innenfor kyststripen



**Tyskeren vinket ikke, han hadde løftet en Schmeiser maskinpistol mot Tuck, og nå sto han og brente løs . . . . .**

og åpnet ild på knappe fem hundre meters avstand. Haleskytteren besvarte ilden, grundig og treffsikkert, og kulene fra maskingeværet hans slo som iltert hagl mot Spitfirens motorpanser og perspexhette. Den tyske flyveren begynte å fly i siksak for å komme seg unna. Han stupte ned over tretoppene, i håp om å kunne riste Spitfiren av seg. Men hvis han hadde trodd at han skulle score på sin ferdighet som flyver, hadde han ikke vært heldig i valg av motstander.

Tuck stupte etter ham, med vidt åpne gass-spjell. Duellen utviklet seg til å bli et slags hekkeløp. Hver mann måtte dele oppmerksomheten sin mellom flyvningen og kampen. Det var like drepende å forsømme det ene som

det andre. De skled sidelengs, bråsnudde, klatret og stupte om hverandre. De skjøt som projektiler ned mot hekker og hustak, trakk opp igjen noen få fot fra bakken og bråsnudde, løftet vingespissene over kirkespir og skorstener og strøk så lavt over en elv at de pisket opp overflaten med propellvinden og fikk småbåter og prammer til å slite i fortøyningene sine. Og hele tiden skjøt de, lange, hissige salver. De spikket deler av hverandres vinger og skrog og pepret hverandres pansere med kuler.

Til slutt var Tuck bare 100 meter fra tyskeren. 110'en stupte under et nett av høyspenningskabler og trakk opp igjen et par meter fra bakken. I den brøkdelen av et sekund Tuck hadde å bestemme seg på valgte han å gå over kablene. Tyskeren fikk en sjanse nå, og han benyttet den. I det korte øyeblikket da buken på Spitfiren lå åpen for ilden fra motstanderen, slo en skur av kuler inn gjennom vinger og skrog.

Men Rolls Royce-motoren brølte videre, og Spitfiren lå støtt på vingene, som før.

Det var den siste salven fra haleskytteren på 110'en. I neste øyeblikk ble han meiet ned av en salve fra Tuck, og maskingeværet tippet forover og ble liggende og pendle herreløst frem og tilbake. Flyveren, som nå ble klar over at han ville trekke det korteste strået, svinget inn over en lang slette og nødlandet i en sky av støv.

Tuck kretset over vraket og så flyveren hoppe ut og komme seg i sikkerhet. Hyggelig for ham! Fyren fortjente å komme fra det med livet etter den flyvningen han nettopp hadde levert!

En skulle se ridderlig på sakene når en først var kommet gjennom kampens hete. Tuck følte plutselig en varm sympati for den slagne fienden Så han gikk lavere, skjøv hetten tilbake og vinket til ham.

Tyskeren sto urørlig, noen få skritt fra det havarerte flyet sitt, og stirret opp mot motstanderen som hadde slått ham. Tuck kunne nesten skjelne ansiktet hans. En, rakrygget ung mann, tydeligvis, i velsittende, grå uniform og med blankpussete, sorte støvler Og plutselig løftet han armen.

HAN VINKER TILBAKE! EN SKVÆR KAR!

En kule slo inn i cockpiten hans og slo løs et stykke av sideruten, knappe seks tommer fra Tucks hode. Den neste kulen slo inn i frontruten og laget et avlangt arr til. Tyskeren vinket ikke, han hadde løftet en Schmeiser maskinpistol mot Tuck, og nå sto han og brente løs.

Sinnet veltet opp i Bob Tuck. Så dette var altså den motstanderen han nettopp hadde vært i kamp mot. Dette var altså tyskerens oppfatning av ridderlighet. Hvis det var slik han ville ha det skulle ikke Tuck være den som skuffet . . .

Han knep øynene sammen, skjøv gasshåndtaket frem og trakk jageren opp fra sletten. I neste øyeblikk snudde han og satte snuten ned mot den gråkledde karen som sto ved siden av flyvraket og skjøt. Han ventet til han hadde ham i siktet, så sjekket han turn-and-bank-indikatoren og la fingeren på avtrekkerknappen. Små skyer av støv og jord slo opp omkring tyskeren der kulene fra Vickersene slo ned. Det var ikke noen lang salve. Det var ikke så mange skuddene igjen i vingen på Spitfiren. Men det var mere enn nok.

Tyskeren stolpret et øyeblikk frem og tilbake i støvskyen, så stupte han overende. Røken fra det brennende flyet hans dekket ham som en kappe.

Bob Tuck bet tennene sammen. Han satte kursen hjemover. Over kanalen fløy en annen Spitfire opp på siden av ham. Det var Tony Bartley.

— Hallo, Bob, sa Tony over radioen, er det siste mote å pynte vingespissene med kniplinger?

— Pass på dine egne kniplinger! ropte Bob tilbake.

Tony Bartleys Spitfire var også skutt sønder og sammen. Det var et under at de to flyene holdt seg på vingene. De greide såvidt å få de to vrakene ned på Hornchurch.

Men det var ikke alle som kom tilbake. Bushell, Wooder, Gillies og Learmond var borte. Paddy Green hadde fått en kule i lårbenet. Kulen hadde gått gjenom hovedpulsåren og Paddy hadde på en eller annen måte greidd å ta seg hjem. Han hadde sittet med tommelfingeren i såret hele veien over kanalen og bremset litt på blodtapet på den måten. Da de trakk ham ut av cockpiten var det såvidt det var liv i ham.

På de to toktene hadde skvadron 92 tyve sikre nedskytninger. Tyve luftseire på én dag, mot et tap på fire.

Og Bob Tuck kunne notere seg for tre nedskytninger.

Det var hans første møte med krigen, og det hendte over Dunkerque.

Forts. i neste nr.

## Følg med i Tuck's bedrifter!

**Neste kapitel i beretningen om den eventyrlige og «udødelige» Robert Stanford Tuck kommer i neste nummer av bladet og har titelen:**

**«TUCK TAR KOMMANDOEN»**

**«LUFTENS HELTER» utkommer hver måned. Magasinet koster 75 øre i løssalg og abonnementspris er kr. 9,— pr. år, kr. 4,50 pr. halvår. Utgitt av Bladkompaniet A/S, redaktør Claus Huitfeldt, M.A. Redaksjon og ekspedisjon, Storgaten 31, Oslo. Trykt i boktrykk hos Otto Stenersens Boktrykkeri, Oslo. — Bladet må ikke lånes eller leies ut i erhvervsmessig øyemed.**

## GLASSKULEN

**Flora er falt i oberst Joto's hender, men vil ikke røpe hvor det er blitt av de hemmelige «Galeor» tabellene. Hun blir anbrakt i en glasskule og senket i havet for å tvinges til å snakke. Raca er unnsluppet med vennen Terno . . . .**

Fortsettes i neste nummer.

- Innstillbar for hver øyenbredde.
- Linsebeskyttere av plastic og pusseklut.
- Midtskrue for hurtig skarpinnstilling.
- Høyre okular har + og ÷ innstilling for personlig micro-synkorrigering.
- Antirefleksbehandlet optik gir skarpt bilde.
- Leveres med 2 års skriftlig garanti.
- Prøvet og godkjent av TELESCOPES INSPECTION INSTITUTE.
- Elegant svinelærsveske uten pristillegg.

# Fjernt . . .

men allikevel

# på nært hold

med OCEAN, prismekikkerten

**7 x 50** Verdens mest solgte kikkert for bruk til lands og til vanns. Fantastisk lysstyrke: 51,4. Med en utgangspupille på vel 7 mm blir den en førsteklasses kikkert til bruk i dårlig siktbart vær og som nattkikkert. Det betraktede mål holdes lett innenfor synsfeltet selv om man befinner seg på bevegelig grunn som bil, båt, fly o. lign. Forstørrer 7 ganger, objektivdiameter 50 mm, synsfelt 125 m på 1 km avstand. Mål 18 x 20 cm, vekt 1 kg.

***Pris med elegant veske* kr. 269.—**
Avbet.: Kr. 95,— i oppkrav ved mottagelsen, og resten med kr. 32,— pr. mnd. i 6 mndr.

**12 x 50** Modell som ovenfor, men med 12 gangers forstørrelse, synsfelt 95 m på 1 km avstand. Enestående god fjernkikkert.

***Pris med elegant veske* kr. 325.—**
Avbet.: Kr. 115,— i oppkrav ved mottagelsen, og resten med kr. 33,— pr. mnd. i 7 mndr.

## ur & optik

Storgaten 28, Oslo

Rutina
«Flygerur».

**Nr. 575** med stoppeklokke. Stopper tiden med ⅕ sekunds nøyaktighet. Skala for hastighets- og avstandsberegning. 17 stener. Hel stål kasse. 100% vanntett.
**Pris med rem kr. 235,—.** Avbet.: Kr. 90,— ved mottakelse + 5 mndr. å kr. 32,—.

Send meg 1 kikkert, størrelse .....
Oppkrav kr. ..... — 6 mndl. avdrag kr. .....
*Garanti* — 8 dagers returrett.
Navn: .....
Adresse: .....

*Skriv tydelig.*