LUFTENS HELTER

Ken Brennan:

ILDPRØVEN

Nr. 4 (36)
75 øre

* BILLED-KONKURRANSE
* Nytt kapitel om flyhelten Robert Tuck:

MÅNEDENS FLY - 33:

S-R. 53

Produksjon: Saunders-Roe Limited, England.
Type: En-seters avskjæringsjager (Interceptor).
Motor: En Armstrong-Siddeley Viper jet-motor og en De Havilland Spectre rakett-motor.
Vekt og rekkevidde: Ukjent.
Toppfart: Konstruert for over 2 500 km/t. Inntil nye metall-legeringer er funnet er farten begrenset til ca. 2 000 km/t.
Stigeevne: 16 000 meter i det første minuttet.
Vingespenn: 7,65 meter.
Lengde: 13,71 meter.
Høyde: 3,30 meter.
Andre opplysninger: S-R. 53 er det første bemannede engelske rakett-jagerfly og fløy første gang 16. mai 1957. Flyet er konstruert for en såkalt «mixed power-unit», som omfatter både rakett og jet-motor. Fordelen ved dette er en økonomisk marsjfart på jet-motoren alene, samt, ved hjelp av rakett-motoren, en utrolig «spurt-evne». Raketten muliggjør også en imponerende stigeevne og flyving i høyder hvor vanlige jet-fly ikke er effektive. S-R. 53 er beregnet å bære Firestreak rakett-våpen i vingespissene. Idet det er usikkert om England vil anskaffe flere bemannede jagerfly utover English Electric PI, er S-R. 53's skjebne uviss. Likeledes videreutviklingen S-R. 177.

Nr. 4 (36) LUFTENS HELTER April 1958

Ildprøven

AV KEN BRENNAN

I.

KATASTROFEN

Det som skjedde med sersjant Robert Briggs og flyet hans den 28. januar 1944 var noe som skjedde på britiske bombeflybaser praktisk talt hver dag, og det ble aldri fremsatt kritikk mot ham i den anledning, hverken i havarirapporten eller blant kameratene i skvadronen. Flyet hadde full bombelast, og bensin for syv timers flyvning. Undersøkelsene etterpå viste at påstanden hans om at ytre styrbords motor døde ut like etter starten, var riktig. Det var et hendelig uhell, som skyldtes et sammentreff av flere uheldige omstendigheter.

Uhellet ble kommentert i de til faget hørende vendinger, rapporten undertegnet av de som hadde jobben med å stelle med den slags, og siden ble den arkivert i det arkivet hvor slike rapporter hørte hjemme. Saken var ute av verden, slettet, for alle unntatt Robert Briggs og de etterlatte etter de seks kameratene hans.

Uhellet hadde gjort Robert Briggs likeglad med livet — inntil dette toktet mot Bremen . . . . .

Selv visste han ikke hvorledes han hadde greidd å karre seg ut av det brennende flyet. Han hadde en svak erindring om vingespissen som plutselig bikket ned, skjelvingen i flyskroget i de korte sekundene før snuten traff bakken, og det øredøvende braket. Han husket at han var blitt løftet av en eksplosjon og slengt bortover rullebanen i det øyeblikket da øynene hans ble blendet av et hvitt glimt. Han hadde rullet seg rundt i det klissvåte gresset ved siden av betongdekket, og da han reiste seg hørte han ulingen av brannbilene og ambulansene. Han hadde uvilkårlig følt langs kroppen for å kjenne etter om han hadde fått noen skader, men alt han kunne fastslå var at knærne hans skalv som aspeløv, og at en tynn, varm blodstripe strømmet nedover ansiktet fra en flenge et eller annet sted i pannen. Han hadde stått tredve meter fra den sprutende ildmørjen mens brannmannskapene forsøkte å slukke, og mens redningsmannskapene fisket ut forkullede lik fra vraket. De brukte lange stenger med kroker på, og han kunne se hvorledes ansiktene deres fortrakk seg i avsky og gremmelse hver gang en uigjenkjennelig, blodig og forbrent bylt ble slept vekk fra vraket.

— Flyveren! var det en som ropte.

Briggs visste ikke om han mente at han hadde funnet liket etter flyveren, eller om han hadde kjent ham igjen der han sto og svaiet i lysskjæret fra den brennende Halifax-bomberen. Han stupte der han sto, gikk overende i gresset som en annen tomsekk, og våknet ikke før neste morgen på sykehuset.

Han hadde sikkert våknet tidligere, men han hørte at de hadde gitt ham en innsprøytning, og legene sa at han hadde fått sjokk.

Siden ble det tre ukers opphold på hvilehjem, og tre ukers ferie. Firti dager hvor han gikk omkring og grublet over den forferdelige katastrofen han selv hadde vært skyld i, og firti netter med redselsfølle drømmer, hvor han gjennomlevet den uhyggelige scenen utallige ganger.

Folk hadde vært stille. De etterlatte hadde skrevet til ham, «gnisten»s kjæreste fra Canada, navigatørens mor fra New Zealand, andre hadde besøkt ham på hvilehjemmet. Alle hadde forsikret ham om at de visste at han var uten skyld. Han visste at de gjorde det for å være hyggelig, han trodde ikke de mente det oppriktig.

Han fikk forflytningsordre og melding om at han var blitt forfremmet til løytnant. Han var klar over at han hadde ansiennitet til det, og at rullebladet hans hadde vært plettfritt før uhellet. Men han mente de hadde en baktanke med det. De ville jekke ham opp moralsk. Og de ville få ham ut fra sersjantmessen. Alle ombord i Halifax-bomberen hadde vært underoffiserer. Alle hadde hørt til sersjantmessen. Fra nå av slapp Robert Briggs å drikke ølet sitt i en sersjantmesse, sammen med folk som følte seg solidarisk med de seks han hadde hatt ansvaret for da uhellet inntraff, fordi de hadde samme rang.

II.

DET NYE MANNSKAPET

Han ble overført til Lancaster. Han skulle fly bombefly igjen. Han hadde ikke ventet noe annet. Det å utdanne en bombeflyver kostet nesten like meget som et bombefly. En hadde ikke råd til å la slike folk gå og skure trapper, selv om en mente en hadde grunn til å degradere dem.

I grunnen var han likegla. Han hadde fløyet tyve tokter før uhellet, og som krigsflyvere flest hadde han innstillet seg på at hvert tokt var det siste. Nå hadde han dessuten gjennomlevet det øyeblikket som pleier å inntreffe like før mannen med ljåen dukker opp. Så nå kunne det i grunnen være det samme.

Han hadde gruet seg til å treffe det nye mannskapet sitt, og han hadde ikke brydd seg med å spørre om hvem de hadde tenkt å sette ham i bås med før han så navnene deres oppslått på tavlen: Solomon, bombesikter. Brandt, flymaskinist. Bonan, navigatør. Ford, telegrafist. Nadolsky, tårnskytter. Schmidt, haleskytter.

Navnene sa ham ingen ting. Disse karene var sannsynligvis kommet fra alle kanter av verden, utlendinger alle sammen, unntatt Ford, kanskje, og Solomon.

Siden fikk han høre litt om hver enkelt. Solomons foreldre drev et lite skjorte-utsalg i Edgware Road, og han visste hvilken butikk det var også. Han måtte ha vært inne i denne butikken mange ganger da han var kontorist hos MacLeans. Kanskje hadde han truffet den bleke, hulbrystede unggutten derinne også, uten å ha lagt merke til ham.

Ford var slakter og drev egen forretning i Uxbridge. Brandt var kanadier, Nadolsky var polakk, Schmidt var hollender, og Bonan var franskmann. De kalte ham Sugar-Beer i sersjantmessen fordi han tok sukker i ølet sitt og rørte rundt med en teskje.

Briggs grøsset ved tanken.

Disse karene hadde fløyet som mannskap med en flyver som var blitt truffet av en granatsplint over Stuttgart. Splinten hadde kløvet hjerneskallen hans og Bonan, navigatøren, hadde tatt flyet hjem. Han hadde vært sportsflyver i Frankrike før krigen, hadde noen få timer på Moth og Taylor Cub og slikt. Hvorledes han hadde greid å ta en Halifax fire-motors bomber hjem over fiendtlig område og få den uskadd ned på plassen var en uløst gåte for alle, Bonan innbefattet.

De hadde tre-og-tyve tokter bak seg og det var lett å skjønne at de forgudet den forrige flyveren de hadde hatt, alle som én.

En besetning som hadde mistet flyveren sin skulle på tok med en flyver som hadde mistet besetningen sin.

Det skulle ikke bli lett for noen av dem.

Briggs fikk motvilje mot Bonan fra første stund. Franskmannen hadde livlige, brunsvarte øyne som det lå et konstant, ertende flir i. Det så ut som om han ikke tok noe høytidelig her i verden, når han sto overfor en overordnet og måtte stramme seg opp for ordens skyld, og legge ansiktet i noenlunde alvorlige folder, var fliret i øyenkrokene der like fullt. Han hadde den kvikke hjernen som en ofte finner hos franskmenn, en hadde inntrykk av at han tenkte og handlet etter impulser som kom like uventet og like ofte som en regnskur i april, men allikevel var det fornuft og logikk i alt han sa og gjorde.

Og navigere kunne han. Det var det ingen tvil om. Han hadde satt seg

grundig inn i de nyeste instrumentene, sannsynligvis visste han mere om dem enn Briggs, men han var taktfull nok til ikke å la seg merke med det. Briggs bestemte seg for å late som om han likte ham. Det å ha en dyktig navigatør var et privilegium som en gjerne kunne ofre litt for.

Solomon var også en mann som visste hva han gjorde. Briggs hadde en mistanke om at han hadde søkt bombesikterjobben med hensikt. Solomons familie hadde vært i England fra tiden før Victoria, og bortsett fra det blåsvarte håret og de mørke, drømmende øynene var han så engelsk som en varm kopp te på en kaminhylle. Men han hadde vondt for å svelge det Hitler hadde gjort mot andre som bar navnet Solomon, og derfor hadde han en særlig personlig fornøyelse av å slippe sprengstoff ned over målene. Det Solomon ikke visste om bombing var ikke verd å vite. Han snakket om faget som en gammel artillerist snakker om avstandsbedømmelse og det kunne bli rett og slett kjedelig å høre på ham av og til.

Brandt var fra Montreal, og familien var av tysk avstamning. Briggs fikk inntrykk av at de hadde tilhørt en av de mange religiøse sektene som hadde dannet utflyttersamfunn i den nye verden og gikk omkring i svarte hatter og svarte kapper og så svart på alle som tok seg en aldri så liten angstfordriver. Det var ikke noe av dette over Brandt. En kunne være fristet til å si tvertimot. Han drakk øl som et hull i jorden og etter sproget å dømme kunne han ha vært mange år i marinen. I virkeligheten var han formann på en flymotorfabrikk, og han hadde måttet sette i gang et svært apparat for å få lov å komme i aktiv krigstjeneste i det hele tatt. Folk som Brandt gjorde bedre nytte for seg i industrien, mente de som bestemte det hele. Da han ble overført til Bomber Command ble det gjort anstrengelser for å lure ham inn på et verksted, men Thaddeus Brandt ville slåss. Grunnen? Han likte ikke «fjeset på denne malerslasken nede i Berlin».

Det var første gang Briggs hadde fløyet med en mann som visste så meget om motorer som Brandt. Briggs tok konsekvensen av det fra første stund. Han lukket munnen tett til hver gang det var spørsmål om turtall og oljetrykk, og lot Brandt gjøre som han ville.

Ingen visste om Ford var en særlig dyktig eller særlig dårlig telegrafist. Han gjorde jobben sin akkurat slik han hadde lært å gjøre den og sa ikke et ord i utide. Han lo høflig når en eller annen slo en vits, men med den måten han lo på kunne han like gjerne ha sagt: «den vitsen er gammel nede i Uxbridge.» En gang Briggs hadde spurt ham om han likte jobben, svarte Ford: «Det å stå bak en tom disk i en slakterbutikk er en slik plage, Sir, at dette er en ren fornøyelse i sammenligning.»

Det var det eneste Ford hadde fortalt om seg selv, men for Briggs var det nok til å forstå hvor han hadde ham henne. Han likte Ford, og han hadde tillit til ham.

Nadolsky hadde kjempet mot tyskerne i 1939. Han var fåmælt, med sorte, stikkende øyne som lyste av hat hver gang han kom inn på krigen og krigens årsaker. Briggs regnet ut at Nadolsky for lenge siden hadde opptjent nok ansiennitet til å skaffe seg en behageligere og mindre farefull jobb, men han behøvde bare nevne navnet Hitler og se sinnet som skjøt opp i blikket til polakken, så forsto han grunnen til at Nadolsky hadde søkt seg over i aktiv tjeneste i Bomber Command. Nadolsky var den eneste som kunne hamle opp med Brandt når det gjaldt å tømme halvlitere på løpende bånd, og han hadde ennå en lidenskap som ikke alltid var så behagelig for omgivelsene. Han spiste hvitløk sent og tidlig, og hver gang han åpnet munnen hadde en følelsen av at en sto i nærheten av et offentlig toalett. Dertil kom at han, når han ble ivrig, pleide å rykke inn på livet av den han snakket med og blåse argumentene sine inn i fjeset på en. Derfor var det få som hadde noe å innvendte mot det han sa. Folk pleide å nikke og si at «selvfølgelig har du rett, Nadolsky, unnskyld meg, jeg må bare ut og slå lens,» eller noe slikt.

Nadolsky var den eldste av besetningen, og Solomon den yngste. Briggs var, med sine seks-og-tyve år, den nest eldste.

Robert Briggs var i det sivile liv kontorist på en tannpastafabrikk. («Did you MacLean your teeth today?»). Han hadde meldt seg til R. A. F. noen få dager før krigen brøt ut, og det var antagelig grunnen til at han hadde fått tjenestgjøre i flyvåpenet. Han stusset av og til på dette at han, som ikke hadde noen særlig utdannelse og ikke særlige evner i noen spesiell retning, hadde fått offisers rang og offisers ansvar, mens mange av hans overordnede på MacLeans gikk og skuret dekk i marinen eller kjempet i infanteriet i Italia. På den annen side var han klar over at de som var i marinen eller i hæren hadde noe slikt som ett tusen ganger så mange sjanser til å overleve krigen. Derfor hadde han vært innstillet på å ta så meget med av livet som mulig, mens han ennå levet. Hvis det ikke hadde vært for uhellet som hadde rammet ham ville Robert Briggs antagelig ha vært messens muntrasjonsråd eller noe slikt. Nå hadde de lyseblå øynene hans fått en skygge som ble mørkere og mørkere for hver dag som gikk, og selv ikke de nye oppgavene som meldte seg etter forflytningen og forfremmelsen, ja selv ikke tanken på at den første operasjonen de skulle delta i lett kunne bli den siste, kunne fjerne det sturende blikket fra det fregnete guttefjeset.

Det at besetningen tydeligvis gjorde alt de maktet for at han skulle få selvtilliten tilbake, gjorde saken ennå verre.

Men så kom dette med Bremen.

— — —

III.

DET FØRSTE TOKTET

De møtte i briefing-rummet sent på ettermiddagen, og Briggs forsøkte å late så ubesværet som mulig. Flere ganger under briefingen merket han at de andre så på ham, og han syntes han kunne lese en blanding av frykt og medlidenhet i øynene deres. Han kunne forstå dem. De hadde frykt for seg selv og medlidenhet med ham. De skulle fly med en flyver som hadde knappe fem hundre timer i loggboken og som hadde crashet en Halifax ved starten. De hadde medlidenhet med ham fordi de trodde han var livende

redd for å ta et fullastet fly opp igjen, og fly det rett inn i det verste flak-helvetet i hele Tyskland.

De var seksten besetninger i briefing-rummet, og da Wing Commander'en satte pekepinnen på kartet og pekte på den røde firkanten som var Bremen, ble det plutselig stille i salen.

— Mine herrer, dette er målet vårt i aften, Bremen. Som dere vet er området ganske sterkt beskyttet av flak . . .

Etterretningsoffiseren overtok og ga en inngående beskrivelse av flakbatterienes plasering og bestykning.

Briggs noterte. Han merket seg det våkne blikket til Bonan, og den omhyggelige måten han merket av kursene på. Solomon noterte seg meldingen om stifinner-signalene og markørbombene. Brandt gjespet. Nadolsky satt og tygget på et eller annet. Hvitløk antagelig. Ford hadde det høflige og forekommende blikket som han sannsynligvis pleide å legge an når han sto bak disken i slakterbutikken i Uxbridge og sa: — Dessverre frue, fins ikke kjøtt i dag . . .

— . . . det er en avledningsmanøvre mine herrer . . . det var Wing Commander'en som snakket igjen, — hovedmålet i natt ligger lengre syd. Men det er mulig at dere vil møte kraftig jagermotstand. Vær forberedt på at enkelte jagerstyrker kan dirigeres mot Bremen og Bremerhaven . .

Javel. Det var hyggelig å vite om det. Den taktiske flyledelsen var blitt suveren når det gjaldt å lure tyske jagere vekk fra den store strømmen av bombefly som søkte mot hovedmålet, og derfor hendte det at en enkel skvadron som ble sendt ut på et avledningstokt kunne få en hel horde med nattjagere etter seg.

Plutselig sto de foran flyet, og Briggs delte ut coffein-tablettene. Solomon ristet på hodet, han var ikke redd for å sovne inn før de var over Bremen i et hvert fall, og etterpå kunne det være det samme. Nadolsky ristet også på hodet. Han trodde ikke på disse tablettene. Hvis en mann derimot spiste en bete hvitløk når han følte seg trett . . .

De klatret inn og fant plassene sine. Motorene ble varmet opp. Ford koblet inn intercommen. Briggs tok rutinekontrollen.

— Bakbord ytre i orden, Brandt?

— O. K., Skipper.

— Styrbord ytre?

Han ble plutselig klar over at han hadde vært skjelven i målet da han sa det. Styrbord ytre. Det var styrbord ytre som hadde dødd ut for ham på Halifaxen. Et øyeblikk følte han den gamle redselen komme sigende. Håndflatene ble klamme. Han pustet tungt, og etterpå kunne han ha bannet høyt over tåpeligheten sin. Alle måtte ha hørt dette sukket, og det var ikke en kjeft ombord i dette flyet som ikke visste nøyaktig hva som hadde foregått med Halifaxen . . .

— O. K., Skipper.

Den måten Brandt sa O. K. på, kunne bare bety én ting: — Jeg vet mere om disse motorene enn du noen gang kan få inn i hodet ditt, Skipper. Sitt rolig på baken din og hold godt i stikka. Så skal jeg greie resten . . .

Briggs spurte ikke mere.

Han skjøv gasshåndtakene frem og løsnet bremsene. Det tunge Lancasterflyet rullet fremover mot startpunktet. Tunge, blågrå skybanker hang lavt over plassen, og regn og yr la seg mot rutene rundt cockpit'en. Signal-lysene fra kontroll-tårnet flimret gjennom regnet.

Briggs måtte ta seg sammen for å snakke ubesæret inn i mikrofonen da han tok start-kontroll.

— Flaps tredve!

Brandt pumpet flapsene ned til tredve grader og gjentok ordren.

Radiatorer åpen!

Radiatorer åpen!

— Gasshåndtak lukket!

Gasshåndtak lukket!

Klar til å ta av, sa Briggs og begynte oppropet. O. K. tårnskytter?

— O. K., svarte Nadolsky.

Nadolsky, sa Briggs, — jeg har litt vondt for å se lysene herfra. Vil du si fra når de gir oss grønt lys?

— O. K. Skipper!

Briggs gjorde seg ferdig med oppropet. Det gikk noen sekunder. Han forsøkte å tenke på det han skulle tenke på. Sjekket instrumentene, minnet seg selv om kursene, så etter at gasshåndtakene satt i riktig stilling.

Men hele tiden søkte tankene tilbake til det samme billedet: vingespissen som bikket ned mot rullebanen, det sølete betongdekket som plutselig kom rett opp mot ham, det blendende glimtet, braket, de forkullede likene som ble fisket ut fra kjempebålet med lange stenger med kroker på . . .

. . . jeg sa O. K. Skipper, vi har grønt lys!

Det var Nadolsky. Han måtte ha snakket til ham før, uten å få svar.

Briggs lenet seg frem og skjøv gasshåndtakene forover. Motorene brølte opp. Lancasteren skjøt fremover rullebanen, fremover mot en regntung, belgmørk natt, mot en fiende som ventet på dem med radarstyrte flakbatterier og radarstyrte nattjagere. Det eneste de visste med sikkerhet var at hvis alle disse seksten bombeflyene kom tilbake igjen fra dette toktet ville det være et mirakel . . .

— Har du en kurs, Boney?

— Hvilket klokkeslett får du det til?

— Tyve minutter over ti.

— To åtte tre, magnetisk. Kurs igjen om fem minutter.

Det var noe med stemmen til Bonan som fikk en til å tenke på det pussige fliret i øyenkrokene. Her i mørket, i dette kjempeflyet hvor ingen kunne se hverandre, var det som om hver enkelt manns stemme mante frem billedet av mannens ansikt. Briggs hadde merket det før. Selv i et fly hvor det ikke fantes radiodisiplin, hvor besetningen snakket i munnen på hverandre som teppeselgere i Bagdad, kunne en ta hver enkelt stemme ut av virvaret. Han kunne ikke forklare det på annen måte enn at det var det intense ønsket at en hadde alle med, at hver mann var på sin plass, at det var dette ubevisste ønsket som ga en skjerpet hørsel, som satte en i stand til å skjelne ikke bare hver stemme ut fra alle de andres, men som gjorde at en nesten kunne høre hvorledes det sto til med humøret hos hver enkelt. Når Brandt sang ut et eller annet i intercommen kunne en høre at han kjedet seg, og når den hissige stemmen til Nadolsky bekreftet en ordre, var det nesten som om det luktet hvitløk i surstoffmasken . . .

— O. K., Boney, to åtte tre magnetisk!

Briggs lenet seg tilbake i setet og fulgte nålen på høydemåleren etter-

hvert som flyet klatret oppover. Det var pep i Lancasteren. Den klatret som en geit, med full bombelast. De var i tyve tusen fot før de forlot kysten, og der skulle de holde seg til de kom frem til målet. En følte seg tryggest i stor høyde. Han kunne vente en kuldefront i kanalen, på hjemveien, men på fremveien holdt de en nordligere kurs, mot Helgoland, og etter den siste værmeldingen skulle han ikke behøve å frykte noe her.

Bonan sjekket kursen på instrumentene og sang ut korreksjonen. Briggs gjentok. Det var stille i intercommen ellers. Det var den eneste ordren Briggs hadde innprentet: Han ville ikke ha noe kvidder i hustelefonen, ikke før de var ferdig med målet i alle fall.

IV.

MÅLET

— Kysten om fem minutter, sa Bonan.

Briggs gjentok. Nå kunne de snart vente å høre fra de første flak-batteriene. De var radarstyrte nå, det hjalp ikke om en fløy i stor høyde eller usiktbart vær.

Han visste at Nadolsky og Schmidt løsnet sikringene på maskingeværene sine nå, og holdt utkikk etter nattjagere. Vel, dem om det. Hver mann hadde sin jobb å passe.

De fikk den første følingen med flak'en syd for Leuwarden, men granatene gikk for lavt. Tyskerne konsentrerte antagelig alt de hadde av luftskyts mot hovedstyrken.

Briggs følte hvorledes spenningen økte hos hver enkelt etterhvert som de nærmet seg målet. Hvert ord som kom over intercommen ble sagt med en stemme som virket litt for kunstig knapp og tilmålt. Det var som om hele flyet holdt posten før den store prøven.

— Ti minutter til målet, sa Bonan.

— Ti minutter til målet, gjentok Briggs.

Han kontrollerte kursen og trottlet motorene litt tilbake. Han var et halvt minutt for tidlig ute. Ingen grunn til å forhaste seg. De hadde ordre om å bombe etter gule markørlys som stifinnerne skulle legge over skybankene. Alt Briggs hadde å gjøre var å møte opp til avtalt tid, på avtalt sted, og la andre tenke for seg.

— Fem minutter og firti sekunder til målet.

Briggs gjentok.

— Ukent fly på skiven! ropte Ford.

— O. K. Skipper til haleskytter. Er du våken, Schmidt?

— O. K. her, Skipper.

Han hadde ikke noen større tro på at det var en jager som nærmet seg. Han skulle være i nærheten av sine egne nå. Han var for tidlig ute. Sannsynligvis var det stifinnere fra skvadronen som halte inn på ham.

— To fly, minst. Samme kurs, samme fart.

— O. K. Ford.

Det var i et slikt øyeblikk at det var viktig at det ikke ble snakket unødig i intercommen. En viktig beskjed kunne drukne i et eller annet unødvendig utbrudd.

Nadolskys stemme kom inn i mikrofonen:

— Vi har dem rett over oss. To Lancaster-fly.

Briggs nikket. Det var det han hadde tenkt seg. Stifinnerne antagelig.

I det samme åpnet fyrverkeriet foran dem. Det kom fra alle kanter, røde, grønne og gule striper etter sporlys-prosjektilene. De buktet seg som slanger opp gjennom nattehimmelen og eksploderte med hissige glimt. Men det var fra den lette flak'en disse ildkulene kom. Og ennå hadde de så stor høyde at de ikke skulle være truet av lett flak. Det var den tunge flak'en som var farlig for dem, og disse granatene så en ikke før de eksploderte.

— Sikk-sakk, for faen!

Det var Nadolsky. Polakken var for hissig, for impulsiv. Han var sikkert ikke redd, men det var en uskikk å misbruke intercommen like før målet.

— Skipper til tårnskytter. Hold kjeft!

— O. K. Skipper.

Briggs så silhuetten av en av de to Lancasterne foran dem tydelig avtegnet mot en blendende hvit eksplosjon, fulgt av et stjernedryss med sølvfarvede, lysende partikler. Han så Lancasteren bråvende til høyre, og nå var ikke Briggs i tvil om hva den store eksplosjonen var. Det var et av deres egne fly som var blitt truffet.

— To minutter til målet! ropte Bonan.

Briggs la flyet over til venstre, rettet opp og stirret inn mot de lysende stripene før han la over til høyre

. . . . Bonan sjekket kursen på instrumentene og sang ut korreksjonen: — Ti minutter til målet!

igjen. Lyskaster-kjeglene fra batteriene strøk som lange, følende fingre over himmelrummet. Det var disse strålebuntene han var redd for. De var bare seksten fly over målet, femten etter at ett var nedskutt, og om noen få minutter ville de bare være fjorten hvis alt gikk etter statistikken. En håndfull fly og flere hundre lyskastere. Hvis en først ble fanget inn av en strålebunt kunne en like gjerne hoppe ut med én gang. Ti-tolv batterier ville åpne ild samtidig på den stakkaren som kom inn i lyskjeglen.

To gule lys blusset opp foran dem, tre tusen fot lengre nede.

— Målet! ropte Bonan.

— Skipper til bombesikter: kontroller posisjon!

Tyskerne var blitt eksperter i å villede bombeflyene med falske markørlys, skutt ut fra batterier eller kastet ut fra jagere. Ofte hadde hele skvadroner bombefly kastet bombene sine langt fra målet på grunn av slik skinn-markering.

Den tørre stemmen til Solomon kaklet tilbake over intercommen:

— Riktig, Sir, det er målet.

Solomon ville nok ikke bomme.

V.

TREFFEREN

Briggs skulle til å beordre bombedørene opp da de fikk trefferen. Han hadde ikke sett sporlysene, og han hadde ikke vært innfanget av lyskastere. Granaten satt der plutselig, og hele skroget ristet under eksplosjonen. Flyet ble kastet over på ryggen, og et øyeblikk hadde han følelsen av at de ble slengt rett nedover mot dypet. Han rykket spaken over til siden og ga svakt høyderor. Flyet rettet seg opp igjen. Den ene motoren var dødd ut. De lå rett over markørlysene.

En eller annen svor en saftig ed i intercommen, men fikk ikke fullført setningen før Brandts rolige, dovne stemme brøt inn:

— Styrbord indre ferdig. Hydraulisk anlegg blåst i småbeter.

Briggs bekreftet ikke med én gang. Han la flyet over i en krapp sving og rettet det ikke opp før han hadde fullført en 180 graders vinkel.

— O. K. Brandt, sa han, — vi får pumpe bombedørene opp med luftflaskene.

Han hadde i grunnen ventet at en eller annen ville komme med en innvending. De hadde ikke plikt til å snu og gå tilbake over målet når de hadde fått bombedørene pumpet opp med håndkraft. De hadde en ødelagt motor, og hadde full rett til å slippe bombene hvor det måtte falle seg. Hvilket i dette tilfelle antagelig ville bety Nordsjøen. Briggs foretok heller ikke denne manøvren for å spille helt. Han syntes nærmest synd på Solomon som ikke fikk slippe bombene der de gjorde nytte for seg, og på Nadolsky som også hadde så meget utestående av rent personlig art, med fienden.

Bombedørene kom opp i en viss fart og Briggs la flyet over igjen. Tilbake til fyrverkeriet. Han ga Solomon ordre om å bombe blindt på instrumenter. Når de kom frem over målet igjen ville de ha tapt minst fem tusen fot, og sannsynligvis ville markørlysene ligge over dem.

— Bombesikter til Skipper: Støtt så!

Briggs bekreftet og rettet flyet opp. Han stirret stivt på instrumentene og forsøkte å tenke på alt annet enn dette ene: at de nå var liggende vilt for lyskasterbatteriene, det var som å skyte fisk i en tønne. I disse sekundene hadde fienden fritt spill: ble de først innfanget av en strålebundt, kunne batteriene skyte seg pent inn på dem. De måtte holde stø kurs til bombene var sluppet.

Og Solomon var ikke den mann som slapp sine bomber på måfå!

— Schmidt! se opp! Han kommer inn like bak deg!

Det var Nadolsky som varslet haleskytteren.

Briggs krammet knokene om spaken. Natt-jager.

Det spilte ingen rolle nå om de fløy i sikk-sakk eller om de fløy rett frem. Hadde jageren først fått øye på dem ville de aldri klare å riste den av seg.

Seks vannrette sporlys-striper kom plutselig til syne rett under dem, og et øyeblikk etter skjøt en mørk skygge forbi haleflaten.

— Han så oss ikke! ropte Schmidt.

Briggs sukket. Det var en annen stakkars jævel jageren hadde på kornet. Det var en fattig trøst, men en trøst i alle fall.

— Bombene sluppet! ropte Salomon.

Briggs kastet flyet over til høyre. Spredte skydotter strøk forbi rutene, men lyskasterkjeglene var blitt klarere, og farligere.

— Gi meg en kurs, Boney, sa han.

Bonan sang ut kursen. I det samme ble de fanget inn av en strålebundt. Det ble lyst som ved høylys dag inne i flyet. Briggs dyttet spaken fremover. Lancasteren var lettere på roret nå etter at bombelasten var sluppet, men tyskeren ved batteriet nede på bakken var kjapp i vendingen. Han slapp dem ikke, og nå hadde sikkert luftvernartilleristene fått dem på kornet.

Briggs kvalte en ed. Han satte flyet ned i et nesten loddrett stup og trakk opp igjen, kastet det over til siden og stupte igjen. Sporlysene skjøt forbi dem på alle kanter; en granat eksploderte like ved siden av dem og sendte en skur av splinter inn gjennom vingene og skroget. Spaken ble slått ut av hånden på Briggs og han ble slengt ut til siden.

Denne gang tok de oss. Klarer vi dette klarer vi alt!

Han grep etter spaken, og først da han fikk kontroll over flyet igjen merket han at det velsignede mørket hadde lukket seg om dem. Han så på høydemåleren. 12 000 fot.

— To, fire åtte, magnetisk! ropte Bonan.

Måtte forsynet velsigne den kvikke fransk mannen. Han satt der, med et flir i øyenkrokene sannsynligvis, og tenkte på kursen.

— To, fire, åtte, magnetisk! gjentok Briggs og korrigerte kursen etter magnetkompasset.

Han hadde ikke hørt et ord fra Brandt, men lampen på signalbordet viste at han hadde pumpet bombedørene opp igjen. Briggs gruet seg for å se på instrumentbordet. Han syntes han hørte fusk i en av motorene på bakbord ving, men han skjøv fra seg tanken på hva det kunne bety. De kunne komme hjem på tre motorer, men neppe på to. Riktignok var bombelasten borte, men flyet var skadd, og det skulle bli vanskelig å holde høyde med den reduserte motorkraften. De måtte velge den korteste vei-

en, uten hensyntagen til hva de kunne risikere å møte i retning av flak g jagere.

VI.

HJEMOVER PÅ STUMPENE

Han hadde glemt oppropet. Det var en av de viktigste pliktene hans, men han hadde hatt hodet fullt av andre ting. De var ute av flak'en nå, og det første han skulle ha gjort var å høre etter om noen hadde fått skader. Han begynte med haleskytteren og ropte opp hvert enkelt navn. Da han kom til Gnisten fikk han ikke svar.

— Ford er du O.K.? ropte han en gang til.

Ford svarte ikke.

— Solomon, kom akterut og ta en titt på Gnisten!

— O.K., skipper.

Han kastet et blikk på instrumentene mens han ventet på å høre fra Solomon. De hadde holdt høyden. Vel, han hadde Brandt, den beste flymaskinisten i R.A.F. Når han ikke hadde sagt fra kunne han antagelig gå ut fra at alt surret og gikk som det skulle, foreløbig.

Men så kom han plutselig i tanker om at Brandt var en mann som helst ikke ville ha innblanding i sakene sine. Han mente tydeligvis at motorene var hans departement og ingen annens, selv ikke skipperens.

— Skipper!

Det var Solomon. Briggs kunne høre på stemmen at noe var på ferde.

— Skipper! Gnisten er skadd. Det ser ut som et slaktehus baki her!

— Lever han?

— Ja, pulsen kjennes normal ut, men ansiktet er en eneste blodkake. Det er splinter antagelig.

Briggs holdt på å spørre: — Hva med radioen? Men han tok seg i det. Han kastet et blikk på magnetkompasset.

— Skipper til navigator: Gi meg kursen rett på basen.

— Tre streker høyere, Skipper.

— O.K. Hjelp Solomon med å gi Gnisten førstehjelpsbehandling.

— All right, Skipper.

Briggs kastet et blikk på turtallsmåleren på bakbords ytre. Den vippet med større utslag nå. Men de holdt høyden. Han stusset et øyeblikk på å trottle litt tilbake for ikke å kjøre motorene for hardt, men han bestemte seg for å overlate avgjørelsen til Brandt. Vinden hylte i de mange åpningene etter den siste trefferen, og det var iskaldt. Men de hadde et tett og svart skylag rundt seg og det virket som balsam på nervene. De skulle være noenlunde trygge mot nattjagerangrep nå.

— Skipper, Brandt her. Jeg ville ikke bry deg med dette i sted. Det gjelder bakbords ytre.

— Hva med den?

— Jeg tror ikke vi har den lenge blant oss.

— Hvor lenge tror du den holder?

— Et kvarter. Kanskje tyve minutter.

— Hjelper det om vi trottler ned?

— Nei. Det er smøringen. Det er en lekkasje et sted. Temperaturen stiger. Jeg kunne stoppe og fjære den av en stund.

— Gjør som du mener er best.

— Men jeg kan ikke garantere at den starter igjen.

Briggs tenkte seg om. Brandt la avgjørelsen tydelig og greit i hans hånd. Det var selvsagt det riktige, men Briggs likte at tillíten ble lagt så åpen i dagen. Kanskje disse karene mente at han var brukelig allikevel nå. Kanskje han ikke hadde gjort det så rent galt. De hadde grunn til å være ergerlig på ham på grunn av denne kuvendingen over målet. Han kunne ha spart dem for ekstraturen inn i fyrverkeriet, men Briggs likte å gjøre en jobb ordentlig. Slik hadde det vært på fabrikken før krigen også. Det han ble satt til, gjorde han skikkelig, selv om det ikke var så store oppgavene. Derfor hadde det også gått jevnt fremover, like til krigen kom. Han ville kanskje ha vært avdelingssjef nå, hvis ikke krigen hadde kommet. Nå kunne Brandt ha sunget ut at vi gjør det slik eller slik, men i stedet la han saken frem i to alternativer.

— O.K., Brandt. La oss holde oss i høyden så lenge det går. Vi skal ha en kuldefront foran oss, og hvis vi begynner å ise trenger vi den vesle pep'en vi har.

— O.K. Skipper.

Briggs lenet seg tilbake et øyeblikk og slappet av. Han ventet spent på å høre hvorledes det sto til med Ford, men han gikk ut fra at Bonan og Solomon arbeidet med ham akterut i hvilestasjonen. Briggs stusset på om Bonan hadde det lure fliret i øyenkrokene nå også. Han håpet det. Det ville bety at Ford greide seg.

Det gikk ti minutter. De to motorene som var i stand malte og purret så det var en ren fest å høre på. Turtallsmåleren på ytre bakbord vippet hele tiden. Briggs stusset på hvor feilen kunne ligge. Hvis han hadde hatt Halifaxen nå ville han ha plaget hjernen sin med å rekonstruere hele arbeidsforløpet i motoren, for å forsøke å finne ut grunnen til at turtallet var ustabilt på grunn av en eller annen smøringsfeil. Men akkurat nå ga han blaffen i hele spørsmålet. Han hadde verdens beste mekaniker ombord, og når ikke Brandt hadde tatt saken mere høytidelig kunne han ta det med ro selv.

Han så på høydemåleren. De var nede i 10 000 fot nå, men ennå skulle det ikke være grunn til å engste seg.

— Skipper! Vi har fått liv i Gnisten!

Det var Bonan.

— Hvorledes står det til med ham?

Briggs forsøkte å skjule den uendelige lettelsen han hadde følt. Ikke bare satte han Ford høyt som kamerat, men han hadde gruet seg for tanken på å fly tilbake mot basen med en defekt motor og en motor ute av drift, med hydraulikken ødelagt, og uten telegrafist. Det var Ford som fikk den verste jobben fremover nå, og det sto på hans dyktighet om de skulle komme seg noenlunde helskinnet hjem i det hele tatt.

Bonans stemme var rolig, nesten gemyttlig, og Briggs syntes han så fjeset hans, med det lure fliret i øyenkroken.

— Han har fått en stygg flenge i hodebunnen, Skipper, og sannsynligvis har han fått en liten hjernerystelse også. Det sitter et halvt dusin småsplinter i pannen, men synet er uskadd . . .

Fords stemme brøt plutselig inn over intercommen. Sannsynligvis hadde han tatt den mikrofonen som hang ved en av stolene i den kupéen de kalte hvilestasjonen:

— Jeg er O.K., Skipper, bare litt svak i øyeblikket.

— Fint. Tror du at du kan betjene apparatene? Jeg ville gjerne ha anropt basen for å gi beskjed om at vi må gå ned på den første og beste plassen vi rekker frem til. Og det er mulig vi må ha sendt ut et S.O.S. også.

Fords stemme var rolig da han svarte. En skulle nesten tro, etter tonefallet å dømme, at han sto i slakterbutikken i Uxbridge og fortalte n husmor at han beklageligvis ikke hadde mere lungemos igjen idag.

— Beklager, Skipper. Hvis vi skal anrope basen nå, må vi sette hendene for munnen og rope. Hele apparaturen er blåst i filler. Jeg skal forsøke å rigge til nødsenderen, men jeg tror ikke jeg får noe sving på den.

Vel, det var det. Ingen radio. Briggs kastet et blikk på turtallsmåleren på ytre bakbords motor. Den vippet frem og tilbake som en pendel, og den voldsomme fuskingen kunne høres helt inn i cockpit'en gjennom brølene fra de andre to motorene.

— Skipper! Nå dør hun ut!

Det var Brandt. Briggs kvalte en ed. Nå hadde de altså bare to motorer. Høydemåleren viste 9000 fot, og de tapte høyde hele tiden.

— Skipper til besetning: Kast ut alt som kan unnværes, unntatt instrumenter og apparater som er merket «hemmelig».

Bombedørene ble pumpet opp, og besetningen begynte å dumpe ut inventar og utstyr. Briggs satt med øynene naglet fast til høydemåleren. Han skulle være i nærheten av kysten snart, og hvis de bare kunne kvitte seg med noen få hundre kilo, skulle de ha håp om å rekke frem.

VII.

NATTJAGEREN

— Schmidt! Se opp! Han kommer rett ned mot oss!

Det var Nadolsky. Den årvåkne polakken hadde skimtet jagerflyet før Schmidt, som vanlig. Nå brente de løs begge to med alt de hadde. Flyet skalv under rekylen fra maskingeværene. Hvite sporlys-striper fra maskinkanonene på jagerflyet strøk forbi vingespissen på høyre side. Et øyeblikk etter skjøt en mørk skygge forbi dem.

Det var jageren. Den trakk opp igjen for å vinne høyde for et nytt angrep.

Nå først merket Briggs at de var kommet ut fra skylaget. Han så konturene av Zuidersjoen under seg, og lenger ute de frisiske øer. Hvis han bare ikke hadde fått denne jageren på halen skulle han ha greid denne biffen.

— Der har vi ham! Se opp, Nadolsky! Han kommer inn fra retning klokken 11 på skiven!

Begge maskingeværene brente løs samtidig. De hvite sporlys-stripene fra jageren skjøt forbi dem igjen, denne gangen skjøt tyskeren over hundre meter for høyt.

Plutselig rykket det i spaken og flyet kastet seg over på siden. Briggs rykket spaken til seg og rettet det opp igjen; fot for fot gikk vingespissene tilbake mot horisontalen, men det tok sin tid. Briggs måtte holde balanserorene i svak vinkel for å holde flyet i trim. Han bante høyt i mikrofonen. Han hadde fått en rorskade. Nå hadde han ikke en sjanse til å rekke frem.

Sporlys-stripene var borte. Briggs hadde ikke sett jageren fly forbi, men han hadde vært for opptatt med å rette opp flyet til å se omkring seg i det hele tatt.

Nadolsky og Schmidt sendte knappe meldinger til hverandre gjennom intercommen. Stemmene var rolige, og samtalen virket nesten tørr og forretningsmessig. Men hele besetningen satt og lyttet i åndeløs spenning. Det var de to skytterne som bestemte utfallet for dem alle nå. Flyveren kunne ikke foreta seg stort med det lemlestede flyet, og selv om Lancasteren hadde hatt alle fire motorer i gang ville den være et lett bytte for en nattjager som gjorde over ni hundre kilometer i timen.

— Svakt lys, klokken 10 på skiven!

— Jeg ser det. Det er eksosgløden fra en av våre egne.

— Sporlys-striper rett akterut, klokken 12 på skiven.

— Jeg ser ham!

Nadolsky skjøt en kort salve fra midt-tårnet. Schmidt ville sannsynligvis holde igjen til jageren var kommet på sikrere skuddhold.

Briggs ventet i åndeløs spenning på å se sporlysene igjen. Han syntes han følte skuddene pløye seg vei gjennom skrog og vinger, han så for seg motorer som ble skutt i brann og løse vrakrester som ble slengt ut fra skrog og vinger.

Men sporlysene uteble. Det gikk et helt minutt. To minutter.

— Jeg tror vi tok ham, Schmidt!

Nadolsky hadde vanskelig for å skjule opphisselsen i stemmen.

Men det var ikke Schmidt som svarte ham. Det var den dovne stemmen til Brandt, men den brede, kanadiske aksenten:

— Stemmer, Nadolsky. Du tok ham. Men ikke med skyteren. Fyren tålte ikke mere av denne hvitløkduften.

Seks mann humret og lo i intercommen. Briggs pustet lettet ut. De frisiske øene forsvant bak dem. Høydemåleren viste 6000 fot. Ennå hadde de håp . . .

VIII.

PRØVEN

Månen kastet et svakt gulskjær gjennom de lette skybankene. Under dem glitret det i krapp småsjø. De to motorene surret og gikk, uten en mislyd. Gasshåndtakene sto i toppstilling. Etter forskriftene skulle en motor bare kjøre i maksimum ti minutter med denne åpningen, men ennå viste de normal temperatur og oljetrykk. Briggs sendte en vennlig tanke til konstruktørene, teknikerne og arbeiderne på Rolls Royce-verkene som hadde gitt dem slike tekniske underverker å arbeide med.

Han anropte navigatøren.

— Bonan! Etter kartet mitt skulle vi gå rett på Ipswich. Stemmer det?

— Nei, Skipper. Ipswich opp to grader.

— Godt. Gi meg kursen for Hærens transportflyplass ved Harlington. Jeg vil gå ned der, hvis vi rekker så langt.

Bonan ga ham kursen etter noen få sekunder.

Briggs anropte Ford.

— Hvorledes går det med nødsenderen?

— Dårlig, Skipper. Det går ikke i det hele tatt.

Briggs nikket tankefullt. Flypassene langs kyststrekningen var vant til å ta imot sønderskytte fly, med eller

uten radio, men en hadde alltid den risikoen å kalkulere med at en kunne kollidere med andre fly på banen eller like over plassen. Han måtte lande uten hjelp fra det hydrauliske anlegget. Flapsene måtte pumpes ned med håndkraft, og hjulene måtte pumpes ned på samme måte. Forutsatt at håndpumpemekanismen virket.

— Skipper til bombesikter: Har du nødrakettene klar?

— Javel, Skipper.

— Hold øynene åpne. Det gjelder dere alle sammen. Hvis dere får øye på fly i nærheten, eller fartøyer under dere, skal det skytes ut en rakett. Hvis vi kommer nær nok skal vi forsøke å morse ut en S.O.S. med signallykt.

Solomon bekreftet. De andre mumlet en slags bekreftelse i mikrofonen. Briggs kastet et blikk på høydemåleren igjen. 4000 fot. Det var et under at de hadde holdt høyden så godt som de hadde.

Minuttene gikk. Det svakt glitrende vannspeilet under dem kom nærmere og nærmere. Men så kunne Briggs skimte en svak, svart stripe. Det var kysten. Hvis Bonan hadde gitt ham riktig kurs nå skulle han kunne fly rett på plassen.

Han hadde gått ned på denne plassen før en gang, og han ville ha rikelig plass, hvis flaps'ene virket. Han begynte å kalkulere innflyvning og høyde.

— Skipper til navigatør: Kan du gi meg en liten peilig på vindretning og styrke?

Svaret kom kjapt. Bonan hadde tydeligvis ventet på dette spørsmålet, og hadde svaret klart på forhånd.

— Nord-nordost, Skipper, vindstyrke to.

— O.K., Boney.

Den svarte stripen ble bredere og bredere. Briggs gruet seg til det som skulle sies nå, men det var ingen vei forbi. Han klaret stemmen.

— Skipper til besetning: Når vi rekker frem til kysten skulle vi ha akkurat stor nok høyde til at en fallskjerm kan folde seg ut. Jeg kommer til å ta dette flyet ned i alle fall. De som vil kan hoppe ut før landingen.

Ingen svarte.

— Skipper til flymaskinist: Tror du flapsene kan pumpes ned?

Brandt nølte litt før han svarte. Ordene kom støtvis, med trykk på hver enkelt stavelse.

— Jeg tror flaps'ene skulle holde, Skipper. Men jeg er ikke sikker på hjulene.

— All right. Jeg tar flyet ned i alle fall. Det betyr at jeg gir ordre til besetningen om å forlate flyet når vi kommer frem til kysten. Jeg vil ikke ha dere med på en buklanding.

Det var Ford som svarte. Ford, den rolige, tilbakeholdne, som ellers ikke sa et ord for meget.

— Jeg blir, Skipper. Jeg føler meg tryggere her ombord enn i løs luft. Jeg liker ikke å dingle i silke.

Briggs bet seg i leppen. Han skulle til å gjenta forhåndsordren, men Nadolsky brøt inn:

— Du får ikke meg ut herfra frivillig, Skipper. Det er kaldt ute. En kan bli forkjølet . . .

— Jeg blir også, Skipper! Buklanding eller ikke buklanding!

Det var Bonan. Briggs var ikke i tvil om at franskmannen hadde fått det lure glimtet tilbake i øyekroken nå i alle fall.

Svetten begynte å perle frem på pannen til Briggs nå. Ennå hadde han ikke gitt besetningen ordren om å forlate flyet. Ennå kunne han ikke snakke om mangel på disiplin. Men det var tydelig at karene ville nekte å hoppe ut medmindre han ga ordren kategorisk og truet med å forfølge saken videre hvis de ikke lystret.

Forfølge saken videre! Sett at ingen av dem overlevet buklandingen? Briggs hadde ikke særlig godt kjennskap til Lancasteren. Han hadde ingen anelse om hvorledes det tunge flyet ville te seg når han satte det ned på runwayen uten understell. Han så for seg flyet i profil, forsøkte å regne ut hvor stor flytefarten ville være i landingsøyeblikket med de skadene han hadde på skroget. Han ville forsøke å trekke det opp like før han tok bakken, og holde det noen fot over dekket til det hadde kjørt flytefarten av seg. Men hva med kontrollen? Han husket hvorledes Halifaxen hadde gått ned den gangen, hvorledes flyet plutselig satte den ene vingespissen mot bakken, hvorledes skroget var begynt å skjelve. Det var blitt uhåndterlig, som en mursten, en flyvende masse som nektet å la seg påvirke av rorene.

Det var dette han måtte være på vakt mot. Han fikk heller holde farten i overkant av det han antok var minste flytefart. Det var tross alt bedre å ta smellet i lengderetning fremfor å risikere å sette nesen rett i bakken.

En eller annen snakket i intercommen igjen. Det var vesle Solomon som kaklet noe om at han også foretrakk å holde seg ombord i flyet og ta det som måtte komme.

Briggs kvalte en ed. Hadde disse karene ikke det ringeste begrep om det som ville skje? Kunne de ikke sette seg inn i de problemene han, Briggs, måtte finne en løsning på før han satte den digre kolossen ned på bakken uten understell? Visste de ikke at han satt her og kaldsvettet av frykt for at han ikke var mann for oppgaven? Han som hadde sett med egne øyne hvorledes en besetning, hans egen besetning, ble fisket frem fra et brennende flyvrak, menn som i løpet av et sekund var blitt forvandlet fra levende mennesker til blodige, forbrente, uformelige lik!

Eller kanskje de hadde full tillit til ham, kanskje de var kommet til at Briggs var mannen de kunne stole på i en slik situasjon! Tanken varmet ham. Usikkerheten begynte å vike og det ble lettere for ham å samle tankene igjen.

Nå kunne han tydelig se konturene av kysten. Et øyeblikk tenkte han på å forsøke å rekke frem til basen, men han slo tanken ut av hodet igjen. Her var det i alle fall siktbart. Han hadde ikke anelse om siktbarheten lengre inne i landet. Han hadde ikke radio og ikke radionavigasjon. Han kunne ikke peile seg frem, og ikke gå ned på en beam. Og her ville nødrakettene hans bli sett fra bakken.

— Skipper til bombesikter! Skyt ut rakettene!

Ordren ble fulgt i samme øyeblikk. Solomon måtte ha sittet klar med rakettpistolen.

— Skipper til flymaskinist! Gjør klar for buklanding! Tøm unødvendig overskudd på bensintankene. Flaps, tyve grader!

Brandt bekreftet ordren. Briggs stirret på instrumentene. Han ville bruke de to motorene så lenge han hadde dem. Flytefarten skulle være

92 miles med understell og flaps nede, og 110 miles med understell og flaps oppe. Han ville holde 105 miles. Han stusset på om han skulle forsøke med fem og tyve grader på flaps'ene, men det var ureglementert, og nå mens han var i tvil, foretrakk han å holde seg til blåboka.

Han kunne be Brandt forsøke å pumpe hjulene ut med nødanlegget, flaskene med komprimert luft, men hvis Brandt var sikker på at landingsstellet var ødelagt, kunne følgen bli at hjulene ble stående halvveis ute, og det kunne bare gjøre saken verre.

Plassen lå under dem nå. Briggs la flyet over og kretset over kontrolltårnet til han fikk bekreftelse fra Brandt på at ener-tankene var tømt etter reglementet. Det skulle være godt og vel 300 liter igjen på hver. Hvis en forsøkte å tømme tankene helt, ville en risikere å få de siste literne sprøytet over skroget, og dette ville bare øke brannfaren.

— Grønt lys fra plassen!

Det var Bonan som sang ut. Briggs hadde ikke lagt merke til rakettene. Han rykket til og ga besetningen ordre om innta nødstasjonene. Stemmen hans skalv lett, men det var spenningen, ikke angst eller usikkerhet som fikk den til å skjelve.

Han kontrollerte trimmen og farten. Foran ham lå den opplyste runwayen. Han skjøv spaken langsomt frem og holdt øye med fartsmåleren. Den viste 130 miles. Han trottlet de to motorene tilbake. 120 miles, 110 miles, 105 . . .

Halen begynte å riste svakt. Han økte farten igjen. Det skulle være det kritiske punktet. En Lancaster begynner å slå med halen like før den faller igjennom. Det var noe av det første han hadde lært om flyet.

Han angret på at han ikke hadde forlangt flapsene senket til 30 grader. Det hadde vært det riktige. Nå måtte han kjøre ned i betongdekket med 110 miles i timen . . .

Runwayen kom mot ham. Han lot flyet skli sidelengs til han var sikker på å treffe den bløte, klissvåte gressbakken. Så rettet han opp og trakk spaken forsiktig tilbake.

110 . . . 100 . . . 95 . . . nå kom ristingen tilbake i halen, men nå lå han noen få fot over bakken. Han kastet et blikk på flaps-indikatoren. De viste 30 grader! Brandt, måtte alle gode krefter ta hånd om Brandt, måtte solen lyse på hans vei gjennom livet! Brandt hadde latt som om han ikke hørte ordren om å senke flapsene til 20 grader. Briggs skulle rive i et glass øl på ham så snart de kom i nærheten av en pub.

. . . 92 miler, flyet fløt enda. Nå tok det bakken. Støtet var mindre enn Briggs hadde regnet med. Kolossen skjøt frem over gressbanen, ut på betongrunwayen og inn over gresset på den andre siden. Briggs krammet nevene om spaken til knokene hvitnet, men plutselig kom han på at han like godt kunne slippe den. Han kunne ikke gjøre noe i det hele tatt lenger. Det var flyet selv som bestemte hvorledes dette skulle forløpe.

Et kraftig støt fikk hele flyet til å skjelve, og lysene på instrumentbordet sluknet. Skurringen i intercommen ble borte. Flyet begynte å skli rundt, det slingret fra den ene siden til den andre, og plutselig stoppet det.

Briggs spente seg løs, åpnet nødluken like over førersetet, og klatret opp på taket. Nadolsky kom opp nødluken foran tårnet. De hoppet ned på gressbakken samtidig, og løp bort fra flyet. En etter en kom de andre etter. Brandt var sistemann. Han slentret langsomt bort fra flyet og ble stående tyve meter fra det.

— Det brenner ikke! ropte han, — og jeg tror ikke det er noe større skadd heller. Jeg tror . . .

Resten av ordene druknet i hylene fra brannbilene og ambulansene som kom kjørende opp på siden av dem.

De ble kjørt bort til kontoret for flyledelsen i en lastebil. Da Briggs hadde hoppet ned fra lasteplanet, kom Brandt bort til ham.

— Vel, Skipper, sa han og bød ham en sigarett, — det var virkelig morsomt å fly med deg.

Nadolsky kom bort og stakk fjeset sitt like opp under nesen på Briggs. — Skipper! ropte han så hvitløkgufsen sto som en sky om ham, — det ser ut til å være bra saker denne flyruten du driver med! Notér meg for et klippekort!

Briggs svarte ikke. Han følte varmen vende tilbake i kroppen igjen, varmen, selvsikkerheten og roen. Han ville ha følt seg i riktig fin form i det hele tatt, hvis han ikke hadde hatt en klump i halsen.

SLUTT

Hovedfortellingen i neste nummer har titelen «SOS fra Clipper 943» og handler om det amerikanske passasjerflyets dramatiske flukt fra Hawaii for to år siden. Salgsdag er onsdag 14. mai.

LUFTENS HELTERS VIMPEL

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

Vennligst send meg LUFTENS HELTER's vimpel snarest.

Navn .....

Adresse .....

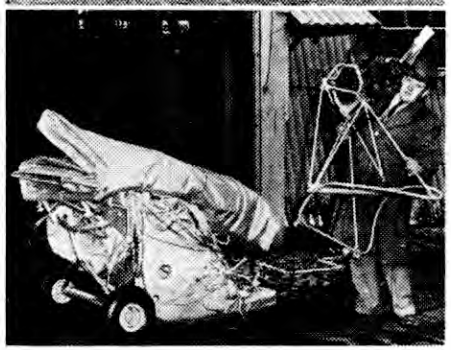
LUFTPOST

Supersonisk i 90 minutter.

Ifølge Convair-fabrikkene har bombeflyet B-58 Hustler fløyet med overlydsfart i over 90 minutter. Prototypen av Hustler, som er amerikanernes første supersoniske bombefly, fløy første gang 11. november ifjor. Den amerikanske jageren F-104 Starfighter har nylig fløyet supersonisk i over 60 minutter.

Rakett i halen.

Det supersoniske, engelske jagerflyet English Electric P. 1B vil nå bli utstyrt med en Double Scorpion rakettmotor for at flyet skal få en enda kraftigere «spurtevne». Denne hjelpemotoren, som kan droppes, er den samme som ble brukt av Canberra-bombeflyet, som ifjor satte høyderekord.



Fly til å blåse opp

Et fly av gummi, som kan blåses opp, er som før nevnt demonstrert i Amerika. Her er to billeder av flyet som viser det i oppblåst og uoppblåst tilstand.

Flyet er konstruert og bygget av Goodyear Corporation, og består i sin helhet av nylon-forsterket gummi, bortsett fra motor, stag og understell, som er av metall. Motoren er på 40 Hk.

For de som tror at det må være litt av en jobb å pumpe opp denne tingesten kan vi opplyse at det skal mindre trykk til enn det som er nødvendig for å pumpe opp en bil-ring.

En million over Atlanteren i 1957.

For første gang har flyselskapene greid å frakte 1 million passasjerer over Atlanterhavet på ett år. Mens det tok de første åtte etterkrigsårene å nå opp til 500 000 passasjerer pr. år, tok den andre halve millionen bare fire år.

En halv million kilos skyvekraft.

Det amerikanske flyvåpen arbeider nu med en et-kammers rakettmotor med en skyvekraft på 450 000 kg, blir det meldt.

Fresk jente.

En kvinnelig oberstløytnant i den amerikanske Civil Air Patrol, Ruth Nichols, nådde i januar en høyde av 15 500 meter med en Convair TF-102. Hun hevder at dette er nesten 1 000 meter høyere enn den «kvinnelige» rekorden.

Kosmisk stråling ingen fare?

Ombord i den amerikanske satelitten er det en Geiger-teller, som viser den kosmiske strålingen i høyden mellom 350 og 2 539 kilometer. Målingene har vist at strålingen der er 12 ganger kraftigere enn på jordens overflate, og dette tyder på at det ikke skulle være farlig for mennesket å ferdes i denne høyden.

Imidlertid vil de neste satelittene bli utstyrt med bedre instrumenter for å bestemme hvor strålingen kommer fra. Strålene er i virkeligheten små elektriske partikler av samme slag som i atomkjernene og blir først til stråler når de støter mot de øverste luftlagene.

«Haien» - pris kr. 14.75

MODELLFLY

fra Erik Engelhardt-Olsen

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

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

Klipp her

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

Navn .....

Adresse .....

.....

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

Eksperimentflyet North American X-15

FØRST UT I VERDENSRUMMET

Russere og amerikanere har oppnådd å skyte sine raketter ut i rommet. Neste skritt på vei mot romreisen er å bringe mennesket opp. Og dette kan skje allerede i år.

Stilt overfor valget å sende en mann opp i en rakett — og stole på en bremse-anordning som kan bringe ham helskinnet tilbake til jorden — eller å sende ham opp i et rakettdrevet fly som kan styres gjennom atmosfæren og lande i glideflukt, har amerikanerne bestemt seg for det siste alternativ.

North American Aviation bygger flyet: X-15. Flyvåpnet har utpekt mannen, som skal føre det: kaptein Ivan Kincheloe.

Flyet.

X-15 blir bygget i en serie på tre fly, og det første av dem vil fly innen årets utgang. Det blir bygget av rustfritt stål for å tåle den enorme varmeutviklingen, det får en enkelt rakettmotor med en skyvekraft på omkring 27 000 kg, og vil veie nær 15 tonn med brensel.

Av utseende vil X-15 fortone seg som på tegningen over. Vingene er stutte (ca. 6,7 meters spenn) og i tverrsnitt triangulære — spisse i forkant og tykke i bakkant. Den samme uvanlige profilen har rorene, iberegnet den vertikale finnen under. (Finne og sideror har en tykkelse på hele 30 cm i bakkant.) Snuten er merkelig butt, men prøver med raketter har vist at denne form er mest hensiktsmessig under tilbakefarten gjennom luftlagene. Kroppens lengde er 15,5 meter og flyet blir konstruert for en hastighet av Mach 5,5—7. For kontroll i tynn luft eller luftfritt rom hvor kontrollflater i vinger og ror ikke har noen virkning, er X-15 utstyrt med gassturbin og jet-utblåsingsrør bl. a. i vingespissene. Flyet får ingen spake, men blir manøvrert fra håndtak og brytere, plasert foran armlenene på hver side av flyveren. Det lange spisse fremspringet langs sidene av flyet er nødvendig for å føre rør og ledninger forbi brennstofftankene og for å redusere forstyrrelsene mellom kropp og vinger.

Mannen.

Etter at de første prøver er foretatt av prøveflyveren Scott Crossfield ved North American, er det den 29 år gamle kaptein Ivan Kincheloe som får overta X-15. Og hans jobb blir å bringe på det rene hva flyet tåler av fart og høyde. En sivil flyver, Joe A. Walker, er utpekt til å overta X-15 etter Kincheloe for spesielle forskningsoppgaver.

Kincheloe er som før nevnt mannen som i 1956 nådde en høyde av 38 455 meter med rakettflyet Bell X-2 — den største høyde et menneske hittil har nådd.

Den første flukt.

Med flyveren på plass ombord vil X-15 bli brakt opp i 10 000 meters høyde over Wendover flyplassen i Utah av et B-52 bombefly. På samme måte som X-2, blir det så sluppet og flyveren kan koble inn rakettmotoren. Snuten blir rettet oppover og i løpet av 30 eller 40 sekunder er X-15 i 30 000 meters høyde med en fart på Mach 3 (tre ganger lydens hastighet).

Rakettmotoren har brennstoff bare til 6 minutters flukt for full kraft, men flyet vil ha sig efter at brennstoffet er oppbrukt til å nå minst 160 km opp. I denne høyden befinner X-15 seg på grensen av verdensrommet. Luften er uhyre tynn og flyet manøvreres ved hjelp av utblåsingsrørene i vinger og hale. Når flyet er sluppet ut av jordens effektive atmosfære er tyngdekraften null og flyveren utsatt for den såkalte vektløshet. Uten beltene som holder ham fast i setet ville han «flyte» rundt inne i cockpiten, og løse gjenstander ville drive rundt som røk. Denne tilstanden vil vare i fem minutter inntil X-15 trenger inn i luftlagene på vei ned.

Vanskeligst blir turen tilbake til jorden. Assistert av spesielle instrumenter blir det flyverens oppgave å «møte» atmosfæren på den mest skånsomme måte. Er inngangsvinkelen for stor vil friksjonen forårsake at flyet brenner opp. Man regner med at varmen på flyets overflate vil nå

Kaptein Ivan Kincheloe med en modell av prøveflyet X-2

bortimot 400° C og blir den større må flyveren sette nesen til værs igjen for avkjøling.

Gradvis vil så X-15 miste både fart og høyde inntil flyveren kan ta det ned på Edwards flyplassen i California, 780 kilometer fra startstedet. Ved landingen vil X-15 ha en fart av 320 km/t og det vil ta bakken på en skinne i halen, efter at den vertikale finnen er droppet. En bremseskjerm vil forhindre skader og varmeutvikling.

Målet.

De første måneder er det lite trolig at X-15 vil oppnå mer enn Mach 3 og 160 kilometers høyde. Men er prøvene først vellykket mener North American at det vil la seg gjøre, ved hjelp av f. eks. en Navaho hjelpe-rakett, å bringe flyet opp i 32 000 meters høyde før flyets egen rakettmotor blir satt igang. På denne måten skulle det være mulig for X-15 å nå opp i rommet vel over 250 kilometers høyde, og å oppnå den hastighet (ca. 29 000 km/t) som er nødvendig for å komme inn i en bane rundt jorden.

Første gang blir X-15 sendt opp ubemannet, styrt av automatiske instrumenter som, efter at flyet i noen tid har kretset rundt jorden, vil bringe det ned til jorden i glideflukt.

Så kommer turen til det første mennesket — den første virkelige rom-flyver.

SAMLEPERMER

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

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

FLYVERYRKET OG SERTIFIKATENE

For å imøtekomme stadige spørsmål om flyveryrket og om flysertifikatene bringer vi i all korthet følgende opplysninger:

Det er to veier å gå for den som vil bli flyver. — Den ene veien går til en av de sivile flyskoler, som opptar elever etter fylte 18 år. Den andre går til Luftforsvarets Flyskole. Her er opptagelsesbetingelsene: Alder 19-23 år, unntagelsesvis 25 år for søkere med spesielle kvalifikasjoner. Forskole: Minst realskoleeksamen eller tilsvarende kunnskaper. — Kurset varer 18 måneder, og når det er gjennomgått, følger 6 års tjenesteplikt, de siste 4 år på spesiell kontrakt. Utdannelsen i Flyvåpenet er gratis, men konkurransen her er skarp. Ved de sivile flyskoler må eleven bekoste sin flyutdannelse selv.

Krav til sertifikat:

A-SERTIFIKAT — privatflysertifikat: Man må gjennomgå et godkjent kursus med minst 30 timers flyvning og 40 timers teoretisk undervisning.

B-SERTIFIKAT — for fører av fly i ervervsmessig luftfart: Minst 200 timers flytid. Legeprøven er strengere og de teoretiske prøver langt vanskeligere enn for A-sertifikat.

C-SERTIFIKAT — for fører av fly i offentlig luftfart: Minst 700 timers flytid.

D-SERTIFIKAT — for trafikkflyver av 1. klasse: Minst 1200 timers flytid. I tillegg til kravene til C-sertifikat kommer en rekke nye kurser og prøver.

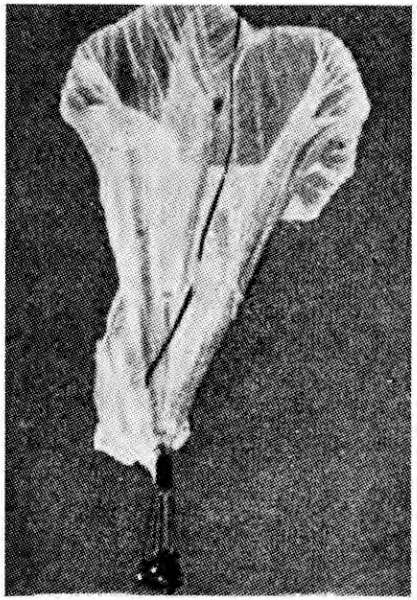
LØNN: — Ruteflyvere: I de største norske flyselskaper ligger lønningene for styrmenn på mellom 20 000 og 30 000 kroner, for kapteiner mellom 40 000 og 50 000 kroner. Sjefsflyvere har et tillegg. Pensjonsalderen for flyvere er 55 år.

For nærmere opplysninger skriv til Generalkrigskommissariatets Skolerekrutteringskontor, Akershus Festning, Oslo, eller Norsk Aeroklubb, Oslo.

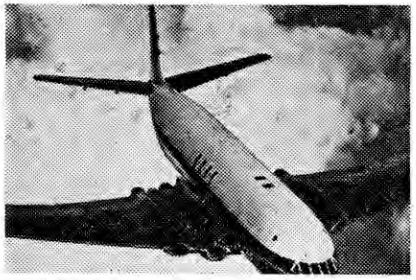
BILLED-konkurranse

1

Supermarine Spitfire

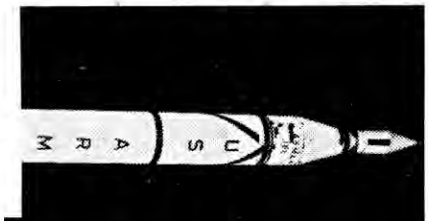


Med ballong til 31 000 m høyde



Comet — 5 år før de andre

Jupiter C ut i rommet



4

I denne konkurransen tar vi for oss fire kjente pionerer. Spørsmålet er: Hva er de kjent for? Vet De det, vil De ikke ha noen vanskligheter med å koble de riktige billedene sammen, to og to, som er poenget med denne konkurransen.

2

Hver enkelt av de navngitte pionerene i billedrekken til høyre har direkte forbindelse med et bestemt billede i rekken til venstre. Nå er det Deres oppgave å koble billedene fra de to rekkene sammen på den riktige måten.

Hvert av billedene i rekken til høyre har en boktav, i rekken til venstre et tall. Hvis De mener at f. eks. David Simons (A) har hatt noe med Spitfire'en (I) å gjøre så skriver De AI på kupongen under. Og så videre, fire kombinasjoner bokstav/tall ialt.

3

Skriv Deres løsning av oppgaven, navn, adresse og alder på kupongen nedenfor, og send den til LUFTENS HELTER innen lørdag 17. mai. (Hvis De ikke vil klippe i bladet, så lag Deres egen kupong, fyll den ut og legg ved det lille merket nederst til høyre — BK-2.)

Trekningen blandt de riktige innkomne løsninger finner sted 17. mai og vinneren får tilsendt:

ET FLOTT ARMBÅNDSUR
(VERDI KR. 145,—) I PREMIE

Dessuten er oppsatt 5 samlepermer for LUFTENS HELTER i ekstrapremier.

Følgende fire kombinasjoner er min løsning på billed-Konkurransen:

.....

.....

.....

.....

Navn: .....

Adresse: .....

Alder: .....

Kupongen sendes i utfylt stand til LUFTENS HELTER innen 17. mai.

BK-2

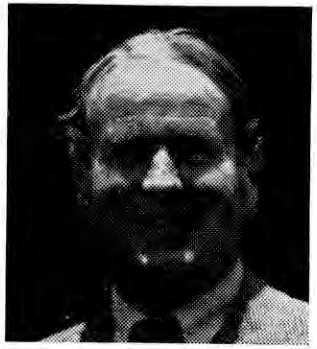
A

David Simons

B

Reginald Mitchell

C



John Cunningham

Wernher von Braun

D

Wing Commander
ROLAND BEAMONT
D.S.O. & Bar, O.B.E., DFC. & Bar

Tusener på tusener av mennesker kranset runwayene på Farnborough flyplass under det årlige flystevnet i september 1949. Med spent forventning stirret de bort på det store bombeflyet som sto startklart ved enden av stripa. Det var første gang English Electric's nye Canberra-bomber skulle demonstreres, og alle var ivrige etter å få vite hva dette flyet virkelig kunne utrette. Fabrikkens testpilot, wingcommander Roland Beamont, satt ved spakene, og han smilte fornøyd for seg selv. Han visste hva bomberen var god for, og han skulle gi dem en oppvisning de ikke ville glemme. Tårnet ga klarsignal, og han lot Canberra'en trille nedover runwayen. Farten økte og økte, og så var flyet med ett i luften. Folk var vant til at bombeflyene bare fløy majestetisk rett over plassen, og at aerobatiske øvelser ble overlatt til jagerne. Men Beamont aktet å overraske dem litt! Som om Canberra'en skulle vært en Meteor satte han den rett til værs for full fart. I 600 m høyde tok han flyet ut av stigningen med en halv-roll, og gikk øyeblikkelig inn i stup. Runwayen kom nærmere og nærmere, og han lot bomberen rolle mens han dundret over de imponerte tilskuerne. Så kom han tilbake igjen, i over 800 kilometers fart, og da han var rett over stripa strupet han brått gassen, ga fulle flaps, og lot bombedørene åpne seg også, for å bremse av farten. Det var som om Canberra'en plutselig sto stille på himmelen. Farten sank på et øyeblikk fra 800 til 250 km/t, og tilskuerne gispet av forbauselse over denne dristige manøvren. Så satte Beamont snuten til værs igjen, fløy majestetisk over plassen, og foretok en perfekt landing. Massene jublet av begeistring over den eminente flyvningen, og det anerkjente tidsskriftet Flight skrev senere: Aldri har et nytt fly blitt domenstrert på en så overbevisende måte.

Roland Beamont kom til English Electric som prøveflyver i 1947. Da hadde han en lang tjenestetid i RAF bak seg. Han hadde deltatt aktivt i hele krigen som jagerflyver, først over Frankrike og senere i Slaget om Storbritannia. Han fløy her Hurricane, men gikk over til Typhoon, og ble squadronleder på denne flytypen. Beamont spesialiserte seg på ødeleggelse av lokomotiver, og hans squadron ble en av toppscorerne på denne jobben. I 1944 kom invasjonen i Frankrike, og den 23 år gamle Beamont ble forfremmet til wingcommander, og fikk en Tempest-wing. Noe senere begynte tyskerne for første gang å beskyte England med V-1 bombene, og Beamonts wing var av dem som tok opp kampen mot dette nye våpenet. Det var ingen lett oppgave, for de flyvende bombene hadde stor fart, og det nyttet ikke å ta dem igjen. Men Beamont visste råd. Han fløy i større høyde enn dem, og når han oppdaget en V-1, gikk han inn i stup. Da økte farten på Tempest'en betraktelig, og han klarte å komme helt innpå bomben. Han fløy så nær at han fikk vingen under vingen på V-1, så kom en rask liten vipp, og bomben ble kastet over på siden og styrtet i havet. Det var Beamont som oppdaget denne dristige måten å ta de flyvende bombene på, og snart var hele wingen hans spesialister på arbeidet.

På slutten av krigen ble Beamont skutt ned over Frankrike og satt i tysk fangenskap til freden kom. Han fikk nå jobb som demonstrasjonsflyver ved Gloster-fabrikkene, men det var for fredelig for ham, og i 1947 gikk han over til English Electric som selskapets test-pilot. Han prøvefløy Canberra fra første gang det gikk opp, og satte flere rekorder med den nye bomberen. I 1951 fløy han fra Irland til New Foundland på 4 timer 18 minutter, og det var ny rekord for Atlanterhavsflyvning. I 1952 fløy han Canberra'en fra Irland til New Foundland og tilbake på 10 timer og 9 minutter, og på hjemturen brukte han 3 timer 25 minutter. Begge deler var nye rekordtider.

Etter Canberra gikk Beamont over på P. 1, og foretok alle testflyvninger på den førsteklasses jageren. I dag holder han på med nye oppgaver, og flere venter på denne mesterflyveren som skaper vår tids historie i luften.

Finn Arnesen.

MÅNEDENS PORTRETT — NUMMER 11

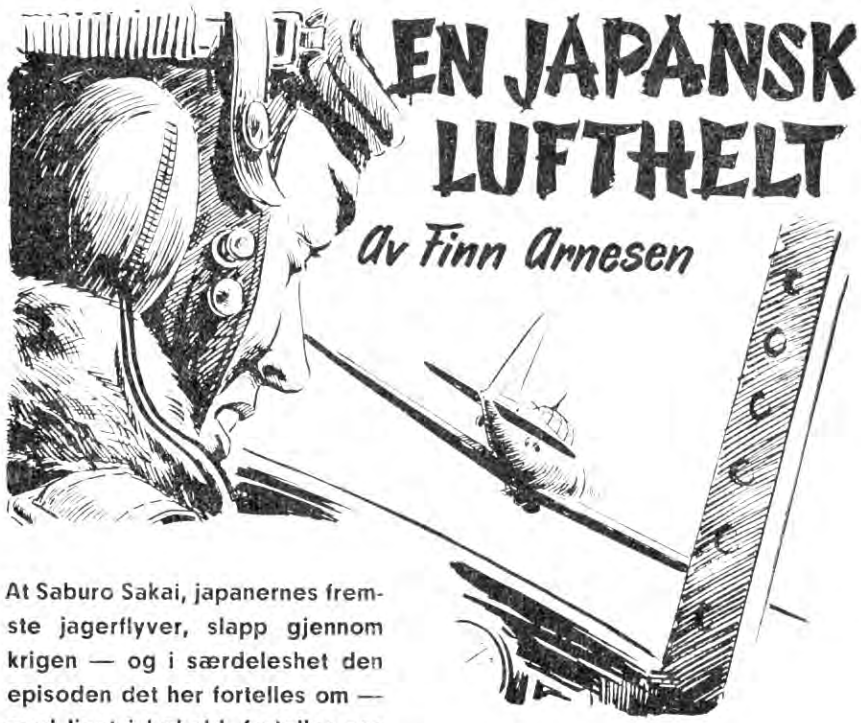
Otter tvers over Antarktis.

En R.A.F. Otter fra den engelske Sydpols-ekspedisjonen har fløyet fra South Ice tvers over det Antarktiske kontinent til Scott-basen, en strekning på 1 930 kilometer. Flyveren var Squadron Leader J. Lewis og turen tok 10 timer og 57 minutter. Det er første gang et en-motors fly har krysset Antarktis.

Over høyderekorden.

Sud Aviation hevder at en Trident prototype, fløyet av Roger Carpentier, nylig nådde høyere enn den offisielle høyderekorden, satt av Mike Randrup med en Scorpion Canberra. Carpentier nådde 22 000 meter.

●



EN JAPANSK LUFTHELT

Av Finn Arnesen

At Saburo Sakai, japanernes fremste jagerflyver, slapp gjennom krigen — og i særdeleshet den episoden det her fortelles om — med livet i behold, forteller oss at også Japan hadde sine dyktige flyvere.

Historiene om de store allierte jagerflyverne i 2. verdenskrig og deres bragder, er for lengst blitt allemannseie. Hvem har vel ikke hørt om «Johnnie» Johnson, Pierre Clostermann, Bong og McGuire og hva de nå heter alle de amerikanske, engelske og franske luftheltene? Men også blant deres motstandere fantes flyveress, mesterflyvere som førte sine jagere med en like sikker hånd, selv om de ikke kjempet for rettferdighetens sak. Deres tapperhet i kamp, deres dyktighet ved spaken og deres eventyrlige opplevelser blir imidlertid ikke mindre om de var våre alliertes fiender. De kjempet for sin sak, som de trodde på, de fleste av dem, og deres historie har en like fortjent plass i flyhistorien som de allierte flyvernes.

De japanske flyverne skjøt ned mange amerikanske fly i kampene i Stillehavsområdet, særlig i de første krigsårene. For en stor del kom deres overlegenhet i luften av at standardjageren de brukte, Zero, var så mye bedre enn de gamle Wildcat og Buffalo-jagerne amerikanerne hadde å sette inn mot dem. Først da Hellcat og Lightning kom til kampområdet, møtte japanerne likeverdige motstandere i luften. Likevel oppsto japanske flyveress, hvis antall nedskutte motsandere ikke bare skyldtes at deres egne fly var bedre, men også at de selv var førsteklasses flyvere.

Den beste japanske jagerflyveren het Saburo Sakai. Da atombombene eksploderte over Hiroshima og Nagasaki og krigen sluttet, hadde han 64 amerikanske fly på samvittigheten, og hadde gang på gang fått vise hvilken eminent flyver han var. Selv slapp han fra det hele med et tapt øye. Sakai var ett med sitt fly. Han kjente Zero'en ned til minste mutter, og fløy det med mesterhånd. Han klarte til og med å fly lenger på én liter bensin enn noen annen japaner, når han presset Zero'en sin brukte den ikke mer enn godt og vel 80 liter bensin i timen! Sakai var også førstemann som skjøt ned en B-17 Flyvende Festning.

Blant alle Saburo Sakai's lysende bedrifter er det spesielt en som skiller seg ut, og som for alle tider vil bli stående som en flyverbragd av dimensjoner.

I august 1942 var amerikanerne begynt å gå til motangrep i Stillehavet, og gjorde invasjon på Guadalcanal, en liten øy i Solomonøygruppen. Det japanske Tainan Flykorps, som var stasjonert på Rabaul på New Britain øya, fikk i oppdrag å bombe amerikanske skip som deltok i invasjonen. Annen jagerskvadron, der Sakai var wingleder, skulle eskortere de tunge bombeflyene under angrepet. Det var 900 kilometer fra Rabaul til Guadalcanal, og det betydde at Zero'ene måtte presses til det ytterste for å kunne nå dit og tilbake igjen. På dette tidspunkt hadde Sakai seks års krigserfaring bak seg som jagerflyver. Han hadde deltatt i kampene i China og Formosa, og på Filippinene og i Hollandsk Øst-India. Flyene tok av klokken åtte, en snau time etterat amerikanerne var gått i land på Guadalcanal, og de kom frem til øya klokken tolv. På disse fem timene hadde amerikanerne fått satt opp haugevis av luftvernbatterier, og snart var himmelen full av røykdotter fra eksploderte granater. Havnen var full av skip, og de japanske bomberne hadde ingen vanskeligheter med å finne mål for sine dødbringende laster. De hadde allerede gått bomberunden og satt kursen hjemover da en avdeling Wildcats brått dukket ut av skylaget og gikk til aksjon. Angrepet kom så overraskende at de japanske flyene ble splittet, og Sakai oppdaget karene sine i flukt for en amerikaner, som imidlertid ikke lot seg riste av. Han satt på halen av de japanske flyene, men så gikk Sakai til angrep for å hjelpe sine kamerater. For å ta oppmerksomheten bort fra dem, åpnet han ild på 1000 meters avstand. Wildcat'en snudde brått, og kom susende mot sin nye motstander. Sakai holdt avtrekkeren inne på 20 mm-kanonen sin, og sporlysene fór inn i amerikaneren. Men han var en dreven flyver, og unngikk granatene med en krapp venstresving. I flere minutter fór de to duellantene rundt hverandre, men til slutt fikk Sakai overtaket. Granatene kuttet Wildcat'en i småbiter, og den styrtet mot havet. En fallskjerm åpnet seg som en stor hvit sopp på den blå himmelen . . .

Sakai fikk karene i wingen sin inn på formasjon, og de satte kursen

hjemover. I 5000 meters høyde suste Zero'ene mot Rabaul igjen etter en vellykket aksjon. Han tillot seg å slappe av ved spaken, for den verste faren fra fiendtlige jagere skulle være over nå. Før han fikk sukk for seg fór en serie sporlys over den høyre vingen hans, og en kule slo inn i cockpiten rett bak hode på ham. Sakai kastet Zero'en inn i en sving, og oppdaget en Douglas stupbomber som brente løs mot ham med alt skyts den hadde. Sakai fikk bomberen inn i siktet, og fyrte av både kanonen og de to 7.7 mm mitraljøsene. En røyksøyle steg opp fra amerikaneren, og så gikk den plutselig i spinn mot jorden . . .

Over Tulagi observerte Sakai en formasjon på åtte fiendtlige fly, som han tok for å være jagere. De lå noe høyere enn dem selv, og han håpet de ikke hadde sett ham. Kunne han komme overraskende på dem, ville han kunne skyte ned flere stykker før de i det hele tatt var klar over at de ble angrepet. Sakai ga full gass, og satte rett på de fiendtlige flyene. Kameratene hans ble hengende etter, men det brydde han seg ikke om. Han hadde mange ganger før gått på større fiendtlige flyformasjoner enn åtte, og hadde vunnet. Det skulle vel gå bra nå også.

Først da han var kommet på 500 meters hold oppdaget Saburo Sakai at han hadde tatt seg vann over hodet. Flyene var ikke jagere, som han hadde antatt, men torpedobombere! Hver av dem hadde to tårn med en 12.7 mm mitraljøse, og nå fløy han rett mot seksten mitraljøser som alle konsentrerte sin ild mot hans Zero!

Det var for sent å flykte, og alt han kunne gjøre var å fortsette angrepet. Han suste rett på bomberne, og åpnet ild. Granatene fra 20 mm'eren slo inn i formasjonen, og to amerikanere falt ut av den og ned mot havet. Men så fikk han selv helvete over seg.

Frontglasset ble revet opp av mitraljøsekulene, og Sakai kjente en brennende smerte i hodet. En rød tåke la seg for øynene hans, og så ble alt mørkt . . . Den kalde vinden som blåste rett inn gjennom den splintrede hooden fikk bevistheten til å vende tilbake. Sakai åpnet øynene, men likevel var det som om natten plutselig skulle falt på. Han kunne ikke se noe annet enn mørke — han var blind! Han tok seg til ansiktet, og kjente hvordan hånden ble klam og varm av blod. Granatsplinter og glasskår fra frontglasset hadde pepret ansiktet hans, og blindet ham.

Saburo Sakai visste at han var ferdig. Han var 800 kilometer fra sin base, blind og i et fly som var skutt i filler. Automatisk dro han likevel spaken bakover, og det virket som om Zero'en lystret roret. Han forsøkte å gi mer gass, men oppdaget at hele den venstre siden hans var lam. Han slapp spaken og gned seg i øynene så hårdt han kunne. Var det ikke . . . jo, han kunne skimte den venstre vingespissen! Flimrete og uklar var den, men han kunne skimte litt på det ene øyet. Et ørlite håp ble tent i ham. Om han bare klarte å holde det sønderskutte vraket av en Zero i luften, kunne han muligens nå frem til Rabaul. Han dro spaken bakover, og jageren satte snuten i luften. Den vant høyde!

Han hadde ikke hatt noen smerter hittil, men nå begynte det å svi i hodet hans som om han ble stukket med tusen brennende nåler. Han kjente forsiktig på såret, og følte en stor flenge gjennom flyhjelmen og dypt ned i hodet. Smertene ble sterkere og sterkere, og han kjente at han holdt på å miste bevisstheten igjen. Han fant frem noen bandasjer, og dyttet dem ned i såret for å stanse blødningen. Smertene gled over i en jevn, stikkende pine, tankegangen ble sløvere, en ullen tåke la seg over cockpiten . . .

Med et rykk vendte Sakai tilbake til livet, og oppdaget at han fløy på ryggen. Han fikk Zero'en på rett kjøl igjen. Under seg kunne han så vidt skimte havet med det ene øyet sitt, og han forsøkte å gi litt mer gass. Bare nå bensinen ikke slapp opp før han nådde Rabaul.

Han begynte å miste bevisstheten igjen. I desperasjon banket han på det sårede hodet sitt med knyttneven, og smertene jog som knivstikk gjennom ham. Men de drev også bort døsigheten og jorde hjernen hans klar. Hver gang han holdt på å miste bevistheten slo han seg selv i hodet til tankene klarnet igjen.

Plutselig begynte motoren å hoste, for så å stoppe helt. Sakai slo raskt over til reservetanken, mens et oppgitt smil bredte seg på de blodløse leppene hans. Hovedtanken var tom, og nå hadde han bare igjen omtrent 175 liter på den vesle ekstratanken. Ville det være nok til å holde Zero'en i luften frem til Rabaul?

Med blodet strømmende nedover ansiktet fra det gapende såret i hodet, halvt blind og delvis lam kjempet det japanske flyveresset seg kilometer for kilometer nærmere sin base. Den sønderskutte Zero'en slukte de fattige literne med bensin som fremdeles var i reservetanken, men Rabaul kom også stadig nærmere . . .

Noe mørkt dukket brått opp i horisonten. Det måtte være New England-øya! Nå gjaldt det bare å finne den vesle flyplassen ved Rabaul. Tåken begynte på ny å legge seg foran øynene hans, og Sakai slo seg selv i det blodige hodet til han skrek av smerte. Der! Der var det en klaring i jungelen. Det var Rabaul!

Som en vingeskutt ørn sjanglet Zero'en inn over den smale stripen. Den dumpet nedi bakken, spratt til værs igjen, tok bakken på ny, og dennegang holdt hjulene seg der. Langsomt minsket farten, og så sto jageren stille.

Saburo Sakai hadde fløyet de 800 kilometerne lam, såret og blind i et ødelagt fly — han var hjemme igjen. Han sank tilbake i setet og mistet bevisstheten . . . .

Legene fant to 12.7 mm mitraljøse kuler som satt i hodet hans, og ansiktet var helt oppskåret av glassbiter og granatsplinter. Sakai måtte ligge på sykehuset til behandling et helt år etter denne operasjonen, og han mistet synet på det høyre øyet.

På tross av det, nektet han å gi seg som aktiv flyver. Da amerikanerne angrep Iwo Jima, slåss han mot dem på ny, og nye fire amerikanske jagere ble sendt i bakken etter en salve fra kanonen hans. Han deltok også i luftkampene over Japan, og i august 1945 ble han forfremmet til løytnant.

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

DE SPØR- VI SVARER

1. I nr. 1 (33) av Luftens Helter ser jeg at vi kan få kjøpe samleperm til bladet. Da jeg har alle eksemplarer av Luftens Helter undrer jeg meg på om vi får plass til alle bladene i en perm?
2. Hvor mange blad går det i en perm?
3. Tar alle permene til Luftens Helter like mange blad?

Hilsen Mars

SVAR:

Hver av samlepermene til Luftens Helter er beregnet på 12 nummer — altså en årgang. Hver perm er utstyrt med årstall på ryggen, så når man bestiller bør man oppgi hvilken årgang man ønsker samleperm for.

Jeg vil gjerne vite om det er sant at Nicholas Alkemade hoppet ut fra et fly i 5000 meters høyde uten å bli drept. (Se Luftens Helter nr. 12, 1957.) En tvilende

SVAR:

Historien er sann. Alt stoff i Luftens Helter er forøvrig sannferdig - eller bygget på sannferdige fortellinger - med unntagelse av enkelte av de eldre hovedfortellinger.

1. Nå som leserne kan få kjøpt samlepermer, kan det ikke da være en idé at bladet sender ut en fortegnelse over alle stykker og alle fly som er beskrevet (ihvertfall «Månedens Fly») i de nummere av bladet som er utkommet. Siden kan Luftens Helter sende ut en slik fortegnelse hvert år eller halvår. Dette er veldig greit hvis det er noe man vil slå opp eller undersøke, for da slipper man å lete gjennom alle bladene.
2. Kan dere gi noen opplysninger om Saunders Roe SR-53 og kanskje også et billede?
3. Hva er en O.P.-flyver, og hvilke fly har de til rådighet?
4. Kan man komme inn på flyskolen hvis man er 17 år?

T. N.

SVAR:

1. **Det er en sak vi skal overveie.**
2. **Saunders Roe SR-53 er presentert som «Månedens fly» i dette nr.**
3. **Op.off. er operasjonslederen på en flyplass.**
4. **Se side 27.**

1. Lever idag:
   a) Douglas Bader,
   b) Neville Duke,
   c) Robert Tuck?
2. Kan De i tilfelle gi meg adressen deres?
3. Hvilken engelsk flyver fikk godkjent flest nedskutte fly under siste verdenskrig?

Comet, Stjørdal.

SVAR:

1. **Alle tre lever i beste velgående.**
2. **Nei**
3. **Group Captain «Johnnie» Johnson, D.S.O. & 2 Bars, D.F.C. & Bar, med 38 nedskytninger.**

1. Brukes «Piper Cub» som taxi-fly?
2. Kan «Piper-Cub» ta mange passasjerer?
3. Kan dere ikke ha «Piper Cub» i «Månedens fly»?
4. Hva koster en «Piper Pacer?

X, Svolvær.

SVAR:

1. **Ja**
2. **Piper Cub og Piper Super Cub er tosetere, Piper Tri-Pacer fireseter.**
3. **Piper Super Cub kommer som «Månedens fly» i neste nummer.**
4. **Vi går ut fra at du mener Piper Tri-Pacer. Tri-Pacer 150 koster 60 000 kroner.**

Kan ikke Luftens Helter begynne å komme hver 14. dag?

Dag G., 12 år

SVAR:

Vi får se på det.

Kan jeg bli flyver når jeg trenger briller for å lese? Hvis jeg ikke kan bli flyver, hvilke andre av Flyvåpenets skoler kan jeg komme inn på?

Hilsen W. S.

SVAR:

For å komme gjennom legeundersøkelsen ved opptagelse til Flygeskolen må man ha «normalt syn» En lege vil kunne fortelle deg om ditt syn er godt nok. På de andre skolene kan du komme inn med briller.

1. I januar sto det en artikkel i Aftenposten om major Frederik Sejersted. Der sto det bl. a. at han fikk norsk militært flysertifikat nr. 1. Men i nr. 2 (34) av Luftens Helter står det i artiklen om Hjalmar Riiser-Larsen at det var han som fikk militært flysertifikat nr. 1.
   Hvem av dem var det?
2. I nr. 1 (33) av Luftens Helter sto det en notis om June Drake, en kvinnelig flyver i det amerikanske flyvåpen.
   Kan Luftens Helter gi meg noen opplysninger om henne? Hva slags flyvning drev hun med? På hvilken flyplass var hun stasjonert?
3. Hvor meget vil disse flyene koste i Norge? Piper Cub, Tri-Pacer, Luscombe?

Kit

SVAR·

1. **Det er Frederik Sejersted som har militært flysertifikat nr. 1. I artikelen om Riiser-Larsen skulle det stått: trafikkflyversertifikat nr. 1. Vi beklager feilen.**
2. **Vi har dessverre ingen opplysninger om June Drake.**
3. **50 000, 60 000 og ca. 50 000 kr.**

1. Hva vil det si at en flyver observerer et fly og sier: «Pass opp! Fiendtlig fly kl. 3 på skiven»?
2. Går det an å få et billede av en Hurricane jager i Luftens Helter? Likeledes en Spitfire på bakken så man kan se hjulunderstellet?
3. Hva vil det si at et fly brekker sammen i svingen?
4. Kan Luftens Helter bringe en artikkel om Spitfire med tegninger og fotos?
5. I begynnelsen av Korea-krigen brukte Sovjet en propelljager. Hvilken jager var det?

-OO-32

SVAR:

1. **Hold en klokke opp foran deg. 3-tallet på urskiven finner du da rett ut til høyre for sentrum. Altså: Fiendtlig fly rett til høyre.**
2. **En Hurricane var avbildet på s. 14, nr. 7(27) ifjor. Flere billeder av Hurricane og Spitfire kommer nok.**
3. **En skarp sving i stor hastighet kan bety så stor belastning på konstruksjonen at vingene brekker.**
4. **Ja.**
5. **Lavochkin LA-9 og LA-II.**

Går det an å få kjøpt det førti år gamle jagerflyet Sopwith Triplane? I så fall hva vil prisen være, og hvor kan en få kjøpt det?

SVAR:

Vi anser det som nokså utelukket at det eksisterer noen av disse flyene annet enn på museum.

Fly for livet

AV LARRY FORRESTER

(X) Døden spiller sjakk

De var helter fra den første verdenskrig mange av de gråhårede mennene som sto bøyd over «plotting-bordet». Helter fra svunne tiders luft-dueller, rakryggede og stramme, men for gamle til å gå på vingene i den annen verdenskrigs lynrappe jagerfly.

De utgjorde «ground controll», flyledelsen på bakken. Her, i kontrollen, løp meldingene inn fra lytterstasjonene og radarstasjonene ved kysten. Her fulgte årvåkne øyne de små prikkene på radarskjermene, prikker som røbet fiendtlige fly som nærmet seg for angrep, og andre prikker som viste hvor egne flystyrker befant seg. Radarskjermene skjelnet ikke mellom venn og fiende, et fly ble en prikk, enten det var Messerschmitt eller Spitfire. Men på det store «plotting-bordet», det rutede kjempesjakkbrettet som anga det området stasjonen kontrollerte, ble flymodellene skjøvet ut etter hvert som flyledelsen var klar over hvilke fly de hadde på skjermen.

Og ved plotting-bordet sto taktikerne og dirigerte sine styrker. Det var som et makabert sjakkspill, et spill på liv og død. Et sjakkspill hvor brikkene selv ofte grep inn og ledet utviklingen etter eget hode.

Robert Tuck hadde aldri hatt noe særlig til overs for karene fra «ground controll». Han likte ikke tanken på å bli dirigert som en annen sjakkbrikke av folk som sto langt borte og langt nede. Han hadde mer enn en gang skjelt bakkekontrollørene ut for både sinker og suseladder, men i de siste ukene hadde han begynt å få en annen innstilling overfor «plotterne».

Den 15. juli hadde de gjort et ypperlig arbeid under et tysk storangrep, og siden hadde de gang på gang vist seg å være til både hjelp og oppmuntring.

Den 4. oktober skjedde en ting som fikk ham til å endre sin innstilling fullstendig. Fra da av sverget Robert Tuck til flyledelsen på bakken, de gråhåredes regiment.

Det var en sur dag med regn og tåke. Over flyplassen hang de grå-svarte skybankene som flekker på en skitten bordduk. Sikten var null, og ikke et fly fikk tillatelse til å lette. Robert Tuck befant seg tilfeldigvis i det store, klokkeformede teltet som plassens flyledelse holdt til i da det plutselig kom telefon fra bakkekontrollen på Debden, en flyplass i nærheten.

— Vi har en svart plikk på skjermen her. Det er en tysker, og han har kurs for plassen deres! Han skulle være rett over hodene deres om et par minutter! Hvorledes ligger det an med været borte hos dere?

Historien om flyhelten Robert Stanford Tuck

Få flyvere under siste verdenskrig vant slik berømmelse som Wing Commander Robert Stanford Tuck, D.S.O., D.F.C. & 2 Bars. Fra denne legendariske luftheltens eventyrlige liv har vi hittil brakt ni episoder i LUFTENS HELTER, derav to som hovedfortellinger: «Fly for livet» (nr. 7, 1957) og «Burma-skvadronen» (nr. 2, 1958).

Følg med i Tuck's bedrifter og se selv hvordan han fikk tilnavnet «den udødelige».

●

— Vi har ikke noe vær i det hele tatt. Skyene subber over rullebanen.

— Samme her. Det nytter vel ikke å få noe fly på vingene.

Tuck stakk hodet ut gjennom teltdøren. Plassen lå der, grå og trist og dryppende våt. Bakkemannskapene hadde krøpet i ly også, og alle flyverne satt i messen. Kontrollen kom tilbake igjen.

— Det er synd, fortsatte stemmen i telefonen, — vi har fyren så klart på skjermen som det er mulig å få! Hvis dere kunne sende noen opp skal vi dirigere ham rett på tyskeren. Denne fyren har tatt seg en tur over hele England og vi har ikke kunnet stoppe ham ennå. Dere er det siste håpet . . .

— O.K., vi tar sjansen!

Tuck la luren tilbake på plass, grep utstyret sitt og sprintet avsted til flyet sitt. Det tok flere kostbare sekunder å få presenningen av motoren og starte motoren uten hjelp, men akkurat idet motoren tente kom to flysoldater syklende så sølen skvatt til alle sider. Den ene lot seg gli inn under vingen og fjernet hjulklossene, og den andre løp til og spente Tuck fast i setet.

Det var ikke tid til den reglementerte sjekkingen før starten. Hvert sekund tellet. Men til alt hell hadde alle motorene på linjen vært varmet opp en halvtime tidligere. Tuck skjøv gasshåndtaket fremover og koblet radioen inn på kontakt med bakkekontrollen på Debden. Kontrollørene ropte at tyskeren var rett over plassen.

Hurri'en skjøt fremover gjennom høye vannpytter og søle. Idet hjulene slapp bakken var Tuck omringet av tett, grå tåke, og han måtte fly på instrumentene fra første stund. Kontrollen sang ut kursene, og Tuck svinget nordover. Han klatret fremdeles oppover da kontrollen meldte: — Han er like over deg. Prikkene går nesten sammen på skjermen her!

Tuck rettet på surstoffmasken, og i neste øyeblikk skjøt Hurri'en ut fra tåkebankene og inn i klart solskinn. Rett foran ham, noen få hundre fot lengre oppe, lå en Ju. 88 med kurs østover.

Han kastet flyet inn i en vertikal sving og tvang det over til venstre. Dette førte ham rett opp under Junkeren. Han trottlet motoren litt tilbake, slo siktet på og fjernet sikringen fra avtrekkerknappen. Så ga han full motor igjen og klatret oppover mot buken på bombeflyet.

Men før han kom på skuddhold satte tyskeren plutselig snuten ned i et nesten vertikalt stup. Han hadde antagelig sett skyggen av jageren på det slette skylaget under dem.

Tuck visste at han måtte få ram på Junkeren før han klarte å forsvinne i skylaget, så han brente løs med alt han hadde.

Skyggene av de to flyene løp nesten sammen på den trekkpapirlignende, gråhvite flaten. Junkeren nærmet seg skylaget. Tuck siktet igjen og skjøt. Avstanden var ikke mer enn 150 meter.

Plutselig veltet svart røk ut fra skroget på bombeflyet. Det var som om hele flykroppen skalv, og i det samme brøt løse vrakrester seg ut fra skroget og ble slynget rundt til alle kanter. Buklede stålplater suste forbi hetten på Hurri'en.

Tuck trottlet motoren ned. Haleskytteren på Junkeren besvarte ilden med en eneste, kort salve. Stripene med sporlys-prosjektiler strøk forbi styrbords vingespiss. I neste øyeblikk bikket Junkeren over og gikk i spinn ned gjennom skylaget, med en hale av svart røk etter seg.

Tuck skar ut til siden og ga full motor igjen. Det tjente ikke noen hensikt å dukke etter det brennende bombeflyet. Risikoen for at kunne kollidere med det inne i skybankene var for stor.

Han anropte bakkekontrollen i Debden og for en gangs skyld var stemmen hans ivrig, nesten eksaltert.

— Jeg tror jeg tok knekken på ham. Han er på vei nedover med en svart stripe etter seg.

— Faen så godt gjort!

— Faen så fin dirigering!

Han fløy østover i et par minutter, til han var sikker på at han måtte være over sjøen. Så gikk han forsiktig nedover. Ved omkring fire hundre fots høyde kom han inn i de grå skybankene igjen. Han snudde nordover, og etter noen minutter lettet tåken så meget at han kunne skimte en by like under seg. Han fant ut at det måtte være Southwold, Sussex. Han var bare 9 kiloheter fra plassen.

Junkeren måtte være styrtet i sjøen.

Han fløy tilbake på instrumentene, og da han satte Hurri'en ned på plassen regnet han ut at hele toktet ikke hadde vart stort mer enn fem minutter.

I Tucks loggbok er denne episoden skildret med følgende setning:

«Angrep og skjøt ned en Ju 88 syd for Southwold, særdeles god dirigering fra bakkekontrollen.»

Kontrollen på Debden «plottet» ham helt tilbake på plassen. Da prikken forsvant fra radarskjermen flyttet de brikken hans fra brettet.

Den andre brikken, brikken som representerte Junkeren, hadde de flyttet et par minutter tidligere.

Slik var reglene for dette sjakkspillet. Døden hadde som regel en finger med i spillet. *Forts. neste nr.*

Følg med i Tuck's bedrifter!

Neste kapitel i historien om den «udødelige» Robert Standford Tuck følger i neste nummer og har titelen:

«DAGER PÅ DØDENS TERSKEL»

«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 ervervsmessig øyemed.

HELTEN AV AR 2000

RACA

SPIONREDET

Efterat Siwa og Gomu har bortført professor Afelius for å sikre seg de hemmelige «Galeor» tabellene følger Raca efter Gomu, i håp om å finne ut hvor hovedkvarteret for spionligaen er. Turen går tilbake til Atlantide, til en skyskraper midt i byen. Raca kommer seg opp en bakvei, men idet han avlytter en samtale mellom Gomu og Togu, blir han overrasket . . .

Fortsettes i neste nummer.

FVsbS

FLYVÅPNETS SAMBANDS- OG RADARSKOLE

Skolen gir en opplæring som gir deg en god start i livet. Utnytt tjenestetiden! Du får alle opplysninger om skolen ved å skrive til: **Generalkrigskommissariatets Skolerekrutteringskontor, Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.**