

DEN FRANSKE FLYHELTEN MAX GUEJ's TAPRE
KAMP MOT TYSKERNE OVER NARVIK I 1945 . . .

LUFTENS HELTER

Nr. 7

75 øre



FINN
ARNESEN

PÅ
DØDENS VINGER



LUFTENS HELTER

«LUFTENS HELTER» er et nytt blad for flyinteressert ungdom i alle aldre.

«LUFTENS HELTER» bringer spennende fly-historier bygget på opplevelser fra virkeligheten.

«LUFTENS HELTER» presenterer menn og kvinner som har gjort seg fortjent til titelen Luftens Helter, fra pionerene som banet vei for vingene til dagens menn som bygger fremtidens fly.

✱

INNHOLD:

På dødens vinger
Luftpost

Fly for norsk terreng
Jet-motorens oppfinner
Mindre og lettere jagerfly
Månedens fly 4

✱

NR. 7 — NOVEMBER 1955 — 1. ÅRG.

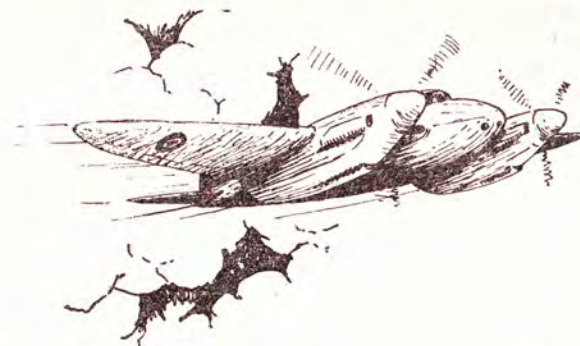
Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Hultfeldt

Redaksjon og ekspedisjon: Storgt. 31, Oslo. Tlf. 41 09 87

Abonnementspris 12 nummer (innenlands):

Kr. 9,00 pr. år og kr. 4,50 pr. halvår.



Finn Arnesen:

PÅ DØDENS VINGER

I.

Kaféeierens beretning.

Jeg løftet av meg ryggsekken og sank ned på bryggekannten med et lite sukk av lettelse. Solen hang som et hvitglødende kullstykke rett over hodet mitt, og selv her nede ved fjorden var det helt vindstille. Jeg hadde aldri trodd at det kunne bli så forferdelig varmt så langt nord som i Narvik, for i så fall hadde jeg nok sløffet hele fotturen.

Munnen var tørr som et sandpapir, og jeg begynte å se meg om etter et sted der det fantes forfriskninger å få tak i. Tvers over gaten for kaien lå en liten kafé og jeg gikk inn og satte meg ned ved et av de små marmorbordene.

Kelneren, som jeg senere skulle få vite var eieren av kafeen, kom bort til meg og tok bestillingen. Han var

en blid liten kar som haltet litt på det ene benet, og i klokkekjedet som hang tvers over den borgerlige magen hans dinglet et lite metallstykke. Det så akkurat ut som en granatsplint, og jeg følte at det måtte knytte seg noe spesielt til denne splinten ettersom han bar den slik. Da han kom tilbake med drikkevarene kunne jeg ikke dy meg.

— Unnskyld, men er det ikke en granatsplint De har i klokkekjedet Deres? spurte jeg.

— Jo, det stemmer nok det.

Han smilte, og det ga meg mot nok til å forsøke å utfritte ham enda mer.

— Tør jeg spørre hvorfor De bærer den? De skjønner, jeg er skribent, og derfor er jeg skrekkelig nysgjerrig!

— Det er helt i orden det. Som De kanskje har sett halter jeg litt, og det kommer nok av denne vesle gra-

natsplinten. Den gikk inn i kneet mitt og måtte opereres bort, og siden har bene vært litt stivt.

— Det var vel under krigen dette hendte?

Kaféieren satte seg ned ved bordet mitt og dro opp en gammel snadde som han fylte og tente før han sa noe mer.

— Det var under krigen, ja. Det er en bit av en tysk luftverngranat som ble skutt etter en fransk flyver som var på tokt over byen her vinteren 1945. Jeg var dum nok til å løpe ut for å se på livet den gang, og så ble resultatet et stivt ben.

Han sugde litt på pipen i taushet, men smilte så.

— Men jeg skjønner at De vil høre hele historien, og jeg skal gjerne fortelle den hvis De har god tid. Den handler om det siste toktet til en av de beste franske flyverne i den annen verdenskrig.

Nå var jeg blitt interessert, og jeg har alltid tid til å høre en god historie, så jeg nikket oppmuntrende og satte meg godt til rette i stolen for å høre på kaféierens beretning om Max Guedj.

II.

Den franske skvadronsjefen.

Skvadronsjef Max Guedj i Coastal Command, RAF lot Mosquito'en sirkle rundt flyplassen et par ganger før han presset spaken fram og satte nesen på maskinen nedover mot rullebanen. Det to-motors bombejagerflyet tok elegant bakken og stoppet foran hangarene. Bak ham fulgte resten av skvadronen, og en etter en landet karene som perler på en snor.

Max slo av motorene og lente seg tilbake i setet med et fornøyd sukk. Nok en gang hadde de vært heldige og klart å utføre oppdraget sitt. Det tyske transportskipet hadde forsøkt å stikke seg inn i Zuydersjøen da Mosquitoene hadde stupt ned over det som en flokk sultne gribber og latt rakettene fare løs og treffe det der de skulle. Langsamt hadde skipet lagt seg over og var så med ett gått ned. Bare en oljeflekk og noen vrakrester fortalte om tonnene med stål og tre som var forsvunnet, men det var ingen ting som fortalte om mennene som hadde fulgt det ned.

Det kom et bittert uttrykk i øynene til den unge skvadronlederen. Han var ikke skapt til å leve en morders liv, og han hatet å se rakettene suse ut og spre død og ødeleggelse når han trykket på en knapp. Nødvendigheten av å handle mot sin egen overbevisning hadde gjort ham innesluttet og grublende, og det var sjelden å se et smil i ansiktet hans.

På tross av motviljen mot å ta liv hadde det likevel ikke vært noen tvil om hva han skulle gjøre da krigen kom. Da Max hørte at Frankrike var besatt dro han rett fra hjemmet sitt i Marokko til England og meldte seg til tjeneste i Det Frie Franske Flyvåpen. Plikten mot fedrelandet hadde kalt på den unge advokaten, og han nølte ikke. Han hadde tatt det å leve i frihet for en selvfølge hele sitt liv, og nå da noen truet med å ta friheten fra alle mennesker i verden reagerte han spontant.

Max kom med blant de første utenlandske flyverne som ble utdannet i England, og der han satt i cockpiten denne vinterdagen i 1945 var han en veteran med et ansikt

som var altfor merket av livets bitre alvor for de tretti-tre årene han hadde levd. På brystet hans var det festet en rekke ordensbånd, en D.S.O. og en dobbelt D.F.C. omkranset Croix de la Libération. Det var særlig angrep på skip som var Max's spesialitet. Mer enn hundre ganger hadde han ledet sine Mosquitos i angrep på tyske flåtestyrker, og de fleste av dem hadde vært vellykkede. Max hadde flere ganger vært i luftkamp på de fire årene han hadde stått i aktiv tjeneste i RAF, og ved en anledning skjøt han ned to Junker 88 på samme turen. De karene han hadde i skvadronen betraktet sin sjef med ærbødighet og respekt. Han var en hard mann som krevde mye av folkene sine og som alltid holdt dem på tre skritts avstand, men han krevde enda mer av seg selv. Når flyene hans gikk til angrep var Max's egen Mosquito alltid den første som suste ned mot målet. Det ble hvisket over hele Coastal Command om den tause franske skvadronlederen som var utrettelig i sine angrep på fiendtlige flåtestyrker, og den øverste ledelse i RAF betraktet Max som en av de seks beste skvadronledere i flyvåpnet.

Max snudde seg mot Stevens, navigatøren sin, og et smil forandret det alvorlige ansiktet og fikk fram et humoristisk glimt i øyekroken.

— Det gikk bra idag også, Steve. Nå skal jeg bare ta ett tokt til og så venter en langperm på meg. Luftfartsministeriet har lovet meg den helt sikkert.

— Det kan du trenge også, slik du har stått i. Så lenge jeg kan huske har du avslått de permisjonene du har hatt krav på.

Max trakk på skuldrene og hoppet

ned på bakken. Han gikk til det vesle rommet sitt, litt klossete i de tykke klærne, og vrentge av seg fallskjermen. Øynene falt på det innrammede bildet av den vesle datteren hans, som sto på nattbordet, og han tente tankefullt en sigarett.

— Hvordan hadde hun det mon tro nede i Marokko der han hadde forlatt henne da han meldte seg til aktiv tjeneste? Riktignok var hun i gode hender, men han savnet henne jo likevel. Moren var død, og hvis nå han også ble borte, ville ungen bli stående igjen alene . . .

Max reiste seg og ristet av seg tungsinnen. Han fant fram blyant og papir og satte seg ved skrivebordet for å skrive rapport om dagens oppdrag. Han skulle kunne bli ferdig før det var tid for kveldsmat hvis han skyndte seg litt.

— — —

Max ble stående en stund på trappen foran offisersmessen før han gikk inn. Natten var kald og mørk, og himmelen var dekket av tunge, grå skyer. En sur tåke lå som en klam hånd over landet og visket ut alle konturer. Max kunne ikke engang se de store hangarene, og de lå ikke mer enn femti meter unna.

En lattersalve innenfra trengte ut til ham, og Max smilte. Karene ble som guttunger igjen når de feiret et vellykket oppdrag, og i bunn og grunn var de vel ikke annet heller. Den yngste av dem var ikke mer enn atten, og ikke en av karene i skvadronen hans var over tjuedefem, men fly kunne de alle sammen.

Max rystet trett på hodet. Kunne det kalles en sivilisert verden når den sendte unge, friske menn ut for å kjempe på liv og død med andre

unge, friske men? Merkelig at en eneste, stormannsgal person kunne få igang noe slikt. Disse karene som moret seg og lo der inne i messen nå, for hvor mange av dem ville det bli den siste latter? Hvor mange av dem hvilte dødens tunge skygge over ikveld?

Max hadde sett dem komme, bli en stund og gå vest, en etter en. Nye ansikter dukket stadig opp i skvadronen, og det var ikke noen igjen nå av den gjengen han hadde hatt da han fikk lederjobben.

Han åpnet døren, og det ble plutselig stille der inne. Karene respekterte den stille skvadronsjefen som ikke slapp noe menneske helt inn på livet av seg.

— Vil De ha en drink, Sir? spurte barkeeperen og strakte seg etter en flaske whisky.

Max rystet på hodet.

— Klokken er tjueto, karer. Det er på tide å køye. Vi skal antagelig ut på et nytt oppdrag igjen imorgen tidlig, så det gjelder at vi får oss noe søvn.

Flyverne gikk hver til sitt, og Max fulgte langsomt etter dem. Han ble stående og røke en sigarett mens han så dem forsvinne i mørket.

— Bare ett tokt til nå, så skulle han virkelig slippe av på en lang permisjon. Kanskje han skulle ta med fiskestangen og ta inn på et av de små, morsomme hotellene ved Loch Lomond? Bare slippe av og dra seg i to lange uker.

Max rynket pannen, og en tilskuer ville kunne sett det bekymrede uttrykket i ansiktet hans da han dro på sigaretten så gloen flammet opp og kastet et spøkelsesaktig skjær over ham.

— Hvordan kunne det stå til med hans far? Skulle kanskje han, Max, ligge og kose seg ved en vakker innsjø mens faren sultet i en tysk konsentrasjonsleir? Hans gamle far, forrådt av usle, franske forrædere og fengslet og pint av sadistiske gestapister . . .

Den dagen Max hadde hørt at faren var tatt hadde han svoret å hevne ham, å kjempe mot tyskerne så lenge det fantes en bloddråpe i kroppen hans . . .

Max stumpet sigaretten. Han fikk vel gå til køys selv også, for skulle han få utrettet noe på toktet imorgen gjaldt det å være uthvilt.

— — —

Nøyaktig på samme tid som Max satt på sengekanten og tok av seg skoene landet et Spitfire rekognoseringsfly på en flyplass på Shetland, og flyveren klatret stivbent og forfrossen ut av cockpiten etter en lang og anstrengende tur over Norge.

— Få filmen fremkalt så fort som mulig, sa han før han gikk inn i messen. — De store gutta skulle sikkert bli interessert i de snapshotene jeg har tatt for dem idag!

III.

Forberedelser.

Det var såvidt begynt å gråne av dag da en ordonnans kom inn på rommet til skvadronleder Guedj. Max lå på ryggen og snorket svakt, og den unge ordonnansen grep ham forsiktig i skulderen.

— Sir, De må våkne. Sjefen har et viktig oppdrag til Dem!

Max var straks lys våken og satte seg opp i sengen.

— All right. Si at jeg kommer så fort jeg får kledt meg.

Han hoppet ut på gulvet, tittet ut av vinduet og svor lavt på sitt morsmål.

— Par Dieu, ertesuppe! sa han halvhøyt.

Tåken lå tett utenfor, enda tettere enn aftenen før, og han kunne ikke se mer enn et par meter. Det var virkelig et flott flyvær!

Noen minutter etter banket Max på døren til sjefens kontor, og hilste kort og presist.

— God morgen, Guedj, sa obersten. — De skal ut på langfart idag, til nordlige strøk, men det kan da bli hett nok for Dem likevel! Vi har fått melding om at en tysk konvoi er kommet inn Ofotfjorden og ligger forankret ved Narvik. Den består av en stor tanker, to luftvernskip, en destroyer og to korvetter. Det er tankbåten vi må få tatt knekken på, for den frakter flybensin som skal bringes videre til Bardufoss og de andre tyske landingsplassene i det nordlige Norge. Vi må for enhver pris hindre at denne bensinen når fram. Etterretningsvesenet har snust opp at tyskerne har planer om å flytte størsteparten av flystyrkene de har i Danmark til Norge, og da kan de ikke unnvære denne bensinen.

Obersten tok et drag av pipen og så alvorlig på Max.

— Denne ene tankbåten kan faktisk være nok til å forlenge krigen med uker, ja kanskje måneder, så De forstår at det er viktig å få senket den!

— Vi skal gjøre vårt beste, sa Max kort. — Hvordan har De planlagt å utføre angrepet?

Obersten fant fram et par tett-skrevne kvartark som var stemplet «Top secret».

— Det er planlagt å bruke tjué Mosquitos fra 248de og 235te skvadron av Coastal Command. De skal ha kommandoen over avdelingen. Sannsynligvis får De en polsk skvadron Mustang-jagere til eskorte, vi holder på å ordne det med jagerkommandoen nå. Selve opplegget er nedtegnet på disse arkene, og De får sørge for at karene blir briefet skikkelig.

— OK. Max tok papirene og reiste seg.

Obersten rakte fram hånden.

— Lykke til, Guedj! Og husk på at det venter Dem en lang permisjon når De har kverket denne tankeren!

— Den har jeg sett fram til lenge.

Max tok arkene og gikk ut på flyplassen. Det var blitt litt lysere, og tåken var lettet litt så siktbarheten nå var noen hundre meter. Mørke, truende uværsskyer hang lave og tunge på himmelen, og han kunne se at det regnet et stykke borte i øst. Værvarslene var slett ikke lovende. Det var spådd regn og sludd over Nord-Norge med dårlig sikt, og lavt skydekke, men Max hadde tillit til instrumentene sine, så været trodde han ikke kom til å representere noen alvorlig fare mot dem. Det tyske luftvernet ville nok by på atskillig større problemer enn noe værgudene kunne prestere! Tyskerne hadde utbygd sterke kanonstillinger i åsene rundt Narvik, og de kunne legge en meget effektiv sperreild som det var svært vanskelig å komme uskadd gjennom.

Max tente en sigarett og så på klokken. Det var ennå over en time

til han skulle møte flyverne i briefingrommet, og han ruslet bort til hangarene. Her hersket en febrilsk travelhet. Bakkemannskapet hadde rullet Mosquito'ene ut på runwayen og gikk nå over dem tomme for tomme. Skrogfolkene kontrollerte hvert fly utvendig etter svakheter eller en brist i kryssfinérkonstruksjonen. Våpenteknikerne kjørte tredve kilos sprengkraketter med traktorer og anbrakte dem på plass under vingene. Bensinbilen kjørte fra det ene flyet til det andre, og motormekanikerne startet opp Rolls-Royce Merlin-motorene forat de ikke skulle være for kalde når tiden for starten var inne.

Max satte seg ned i en av hangarene og leste gjennom instruksene han hadde fått av obersten. Da tiden var inne for å briefe karene om oppdraget reiste han seg og gikk inn på briefing-rommet.

Flyverne satt tause på stolene sine og rakte. Ansiktene deres var bleke, men målbevisste, og viste ikke mye av den løsslupne guttaktigheten karene hadde demonstrert aftenen i forveien.

De reiste seg da Max kom inn, og han vinket dem ned på stolene igjen.

— God morgen, karer. Idag skal vi en tur til Narvik og hilse nærmere på en tysk tanker som de store gutta vil ha gjort kål på.

Han redegjorde nærmere om konvoiens størrelse og om hvorfor det var så viktig å få senket tankbåten.

— Vi har fått de bildene fotoflyet tok igår, og jeg skal kjøre dem gjennom lysbildeapparatet.

Lysen ble slukket, og det første bildet som kom på lerretet viste flere båter inne i en trang fjordarm omkranset av høye fjell på tre kanter.

— Dette er Rombakfjorden med Narvik innerst. Som dere ser er det en trang fjordarm, og den er i virkeligheten så trang at det bare er en Mosquito-avdeling som kan trenge seg inn der. Vi er blitt valgt fordi flyene våre er raske og manøvreringsdyktige. Vi kommer ikke til å frakte bomber, men bare panserbrytende- og sprengkraketter. Det gjelder å komme så nær målet som mulig før vi lar raketten gå, slik at vi er sikre på fulltreffere. Sikt etter bunnen av skorstenene, så treffer dere i vannlinjen!

Max sa ikke noe mer mens resten av fotografiene ble vist. De viste alle konvoien, tatt fra forskjellig høyde og forskjellige vinkler. Da lyset ble slått på igjen tente Max en sigarett og satte seg på kanten av bordet og dinglelet med det ene benet.

— Dere er sikkert like oppmerksomme som jeg på at dette ikke blir noen lett jobb. Vi har jo vært såpass mye over Narvik og traktene rundt at vi vet hvor helvetes hett det kan bli der. Tyskerne har flere kanonstillinger rundt byen enn noe annet sted i Norge, og det er flere flyplasser i nærheten smekkefulle av Messerschmidt'er og Focke Wulf'er. Likevel er jeg ikke i tvil om at vi skal klare å løse oppdraget. OK, nok om det!

Vi flyr på linje i seks sveiter. Skvadron 248 vil hete «Candy» på denne turen, og sveitene Red, Yellow og Green. Skvadron 235 blir «Barracuda» med sveitene Blue, White og Black. Barracuda går løs på tankskipet først, og klarer ikke den å senke eller ødelegge det går Candy til angrep. Black tar seg av luftvernskipene og Blue er på utkikk etter fiendtlige jagere.

Vi skal møte en skvadron Mustang-jagere et sted på havet, og de skal eskortere oss. På grunn av den lange avstanden til Narvik skal vi mellomlande for å fylle bensin på Shetland. Noen spørsmål? Max reiste seg og så på klokken.

— Ingen spørsmål? OK. Vi starter om tyve minutter. Gjør dere klare nå, karer!

IV.

Starten.

Stevens satt alt og ventet i cockpiten da Max krøp inn. De tyve Mosquitoene var et truende, men vakkert syn der de sto på rad og rekke bortover flyplassen. Rakettene lignet mest av alt kjempepiler som hadde fått giftodden erstattet med TNT sprengstoff, og kanonmunningene gapet mørke og truende, som et fortidsuhyre som hadde åpnet gapet for å spy ut flammende død.

— Alt i orden? spurte Max og Steve nikket.

— Alt i orden. Jeg har fått komplette sett fotos, draft og kart og fortegnelse over hastighet og kurs.

Max spente seg fast i setet. Han prøvde omdreingsantallet på begge motorene og nikket tilfreds. Begge fungerte perfekt. Han slo på radioen og kalte opp kontrolltårnet.

— Sjefen for Candy-Barracuda søker om tillatelse til å gå opp med avdelingen klokken H pluss 10. Over.

Tårnet kom straks inn.

— Tillatelse gitt til take-off klokken H pluss 10. Good luck! Over og slutt.

— Barracuda leder kaller alle Candy og Barracuda. Synkroniser klokkene. Klokken er H pluss fire om fem se-

kunder, fire, tre, to, ett . . . nå! Fikk alle det med seg? Over.

Det kom bare bekræftende svar, og Max fortsatte:

— Følg etter meg i ordenen Barracuda Blue, White og Black og Candy Yellow, Red og Green. Jeg starter klokken H pluss ti nøyaktig. Gjør klar. Husk at absolutt radiotaushet gjelder helt til vi kommer fram og er observert av fienden! Over og slutt.

Max slapp mikrofonen ned på brystet og fulgte langviseren på klokken med øynene. Han vinket til bakkemannskapet, og to av dem fjernet klossene foran hjulene. Langsomt gled De Havilland-flyet framover startstripen, og så økte farten raskt. Motorduren ble sterkere og sterkere, og i full fart bar det bortover rullebanen. Med ett var flyet i luften, og Max satte kursen ut mot havet etter å ha trukket inn understellet. De andre gikk opp bak ham på rad og rekke, og inntok raskt og elegant den fastsatte formasjon.

I 350 kilometers fart suste flyene ut over Nordsjøen. Hvittoppede bølgekammer hevet seg under dem, og det kom et fint yrregn fra de blytung skyene.

Stevens sjekket alle instrumenter og bensintilførselen. Deretter så han på værkartet og viste det med en hoderysten til Max. Når de nådde Shetland ville de komme inn i senteret av uværsonrådet, og regnet ville gå over til sludd. Dessuten lå en tett tåke over den nordlige delen av Nordsjøen, så det hele så ikke for lovende ut. Likevel var ikke Max misfornøyd, for det dårlige været ville kanskje medføre at de ikke be-

høvde å engste seg så mye for de tyske jagerflyene. Selv om Mosquito'en kunne komme opp i en fart av over 600 kilometer ble den redusert atskillig når de hadde full last av raketter, og det gikk også ut over manøvreringsdyktigheten, så de ville ha vanskelig for å klare seg mot jagerangrep. Uten last derimot kunne en Mosquito fly fra en Messerschmidt 109.

Første etappe av flyturen gikk uten uhell, og omsider dukket kysten av Shetland opp som en smal stripe i synsranden. En ullen grå tåke presset liksom øygruppen ned i havet, og regnet pisket mot frontglasset på cockpiten. Ett etter ett gikk flyene ned på Sumburgh flyplass, og bensin-bilen begynte straks på sin rundtur mellom dem for å etterfylle tankene.

Max rynket bekymret pannen da han hadde sett nærmere på startbanen. Den var absolutt i korteste laget for Mosquitos og endte dessuten rett i en fjellvegg, slik at de ville bli nødt for å stige ekstra raskt for ikke å kjøre rett i den. Max visste at denne flytypen hadde lett for å gå varm når den gikk på runwayen, og var redd for at de siste som måtte vente lengst ikke ville klare å gå opp.

Bensinbilen forsvant, og Max lot flyet gli bortover startbanen. Han forsøkte å presse farten mest mulig opp, men stripen var altfor kort, og han hadde hjertet helt oppe i halsen da han ga 15 graders flaps og formelig tvang Mosquitoen opp før den hadde nådd stor nok hastighet. Fjellveggen hevet seg brått foran flyet, og et øyeblikk trodde Max at han ikke skulle greie det, men så var de plutselig over toppen. Farten økte, og de

var snart oppe i den effektive hastighet.

Stevens tørket svetten av pannen. — Det var pinadø på nære nippet! En mann blir jo nervevrak av å være med deg på en flytur.

Max smilte, for han visste at Steve hadde nerver av stål og aldri mistet fatningen, hvor farlige situasjoner de enn kom opp i. De hadde fløyet sammen på over tjue tokter disse to nå, og Steve var den av karene i Coastal Command som sto Max nærmest.

For hvert av de tjue flyene som klarte å komme opp trakk Max et lettelsens sukk, men så svor han lavt da han så at sistemann ikke ville greie det. Hvit røyk sto ut av eks-haustrørene på flyet, og Max forsto at kjølevesken kokte.

— Barracuda leder til Candy Green fire. Dere klarer aldri å komme opp nå. Vent til motorene er avkjølt og dra så tilbake til England igjen. Over.

— Pokker! OK, det er vel ikke noe annet vi kan gjøre. Lykke til, gutter! Over og slutt.

Flyveren på det tyvende flyet slo av motorene, og han og navigatøren ble sittende og se etter kameratene som dukket inn i skodden og ble borte.

— Pokker! sa flyveren på ny. — Vi er da uheldige bestandig også! Navigatøren trakk på skuldrene.

— Tja, hvem vet? Luftvernet skal være helt forferdelig ved Narvik, og Focke Wulf'ene flyr tettere enn hagel der oppe. Kanskje vi var heldige?

V.

Det første møte med fienden.

Tåken møtte flyene som en tett mur og det var som om de skulle

ha fløyet rett inn i en kjempestor haug med saueull. Max slo på landingslyset under Mosquitoen sin og gikk så lavt han torde uten å risikere å fly rett i en ekstra høy bølge, og de atten andre flyene fulgte lydige hans manøvrer.

Steve passet hele tiden på at omdreiningsantallet på motoren stemte med planen og at hastigheten holdt seg på 350 kilometer. Dessuten sjekket han retningen, 070 grader, på kompasset og passet på så de ikke avvek fra kursen.

Regnet, som fremdeles strømmet like striitt begynte å bli sluddblandet nå, og den våte, ekle snøen klebet seg fast til frontglasset der den langsomt smeltet på grunn av varmen innenfra.

Max stirret årvåkent ut i «erte-suppa», og plutselig stivnet han til og kastet Mosquitoen rett til værs med et rykk i spaken. Det var i siste liten, for det var ikke større klaring enn et par centimeter mellom buken på flyet og den store, grå skyggen som plutselig var dukket opp i tåkeheimen under dem. Max slo på radioen, for nå hadde han en meddelelse som var så viktig at den var god nok grunn til å bryte den påbudte radiotaushet.

— Barracuda leder til Candy Yellow to. Tysk E-båt rett under oss. Sørg for å få ekspedert den før den får sendt radiomelding om oss til det tyske luftvernartilleriet ved Narvik! Når oppdraget er utført så øk farten og ta oss igjen. Vi har ikke tid til å vente alle sammen. Good luck! Over og slutt.

Max fortsatte å fly langs kursen sin uten å kaste et blick på båten eller å kontrollere at løytnant Forbes

i Yellow to adlød ordren. Det måtte han gjøre, og Max håpet inderlig at han klarte å tilintetgjøre E-Båten før den fikk meldt av til Narvik. Hvor vellykket angrepet deres skulle bli avhang nemlig av hvor ubemerket de kunne starte det.

— — —

Løytnant Dick Forbes som satt ved spakene i Candy Yellow to handlet ennå før Max hadde snakket ferdig. Han dro spaken bakover, og raskt begynte Mosquitoen å gå til værs. Langsomt presset Forbes spaken forover igjen, og flyet ble et øyeblikk stående nesten urørlig i luften, men satte så nesene nedover igjen. Farten økte mer og mer, og da maskinen var så lavt at flyveren kunne se ansiktsuttrykkene til matrosene som betjente mitraljøsene i E-båten presset han inn avtrykkerknappen.

To raketter fór ut fra hver vingemed en uhyggelig, plystrende lyd, og eksploderte med et høyt smell rett i vannlinjen på E-båten. Den ble skåret i to som ved et trylleslag og var gått ned før Forbes hadde fått rettet opp flyet sitt ordentlig igjen.

— Snakk om fulltreffer! sa han med et stort smil og snudde seg mot navigatøren. Smilet forsvant plutselig.

— Bill! ropte han og grep kameraten i armen. Navigatøren seg langsomt over på siden, og Forbes oppdaget et lite, rundt hull rett over hjertet hans. Det var et kulehull i frontglasset. Bill var blitt truffet av et av skuddene fra den tyske mitraljøsen, og var uten bevissthet. Men pulsen hans banket svakt, og Forbes la øyeblikkelig om kursen. Mosquito'en svingte 360 grader, og for full fart bar det tilbake mot Shetland.

— Kunne han bare komme tidsnok

til å redde vennens liv! De hadde fløyet sammen i to måneder, de hadde tatt en drink sammen et par kvelder i uken og spilt bridge sammen i messen . . .

Forbes presset leppene sammen til de ble som en tynn strek. Dumdristig lot han flyet gå for toppfart bare noen meter over den frådende sjøen, og som en pil dukket Mosquito'en ut og inn av tåkebankene. Av og til kastet flyveren et blick på den sårede for å se etter at han fremdeles levde. Bill var uten bevissthet, men brystet hans hevet og senket seg svakt.

Forbes snuste plutselig ut i luften. Cockpiten begynte å bli fylt av en særegen lukt, og han gransket den tomme for tomme med øynene for å finne kilden til dunstene. Blikket festet seg på den hydrauliske tanken, og nå skjønte han med ett hva lukten kom av.

Det var et rundt hull i tanken, så den måtte også være truffet av en mitraljøsekule.

Gassen som strømmet ut av tanken hadde en sløvende virkning, og Forbes kjente hvordan det begynte å legge seg en ullen hinne foran øynene hans. Han rystet på hodet for å klarne hjernen, og det hjalp for et øyeblikk, men så var det like ille igjen. Blikket hans var stivt festet i den retningen der Shetland ville dukke opp av havet, og han merket ikke at Bill hadde sluttet å puste og satt fullstendig urørlig fastspent i setet sitt.

En lammende mare la seg over hodet hans, og Forbes forsøkte forgjeves å jage den bort. Nå kunne han ikke høre duren fra motorene lenger, og tåken måtte ha tyknet til

enda mer, for han kunne ikke engang se instrumentene foran seg. Hodet hans falt ned på brystet, og spaken gled ut av de kraftløse hendene.

Forbes merket ikke at Mosquitoen skar seg ned i vannet med en fart av nærmere 600 kilometer, og at den ble brukket i stykker av det voldsomme trykket.

En bit av høyderøret dukket opp på en bølgekam en stund senere, og ble drevet innover mot Shetland der en liten gutt fant den og gjemte på den som en souvenir uten å ane at han hadde det eneste, tause vitne om Candy Yellow to's skjebne i sin besittelse . . .

VI.

Klar til angrep!

— Forbes er ikke kommet tilbake, ropte Max til Stevens for å overdøve larmen fra motorene. — Det kan ikke bety annet enn at han har gått vest!

— Det er vel ikke så sikkert. Så tett som tåken har blitt nå kan det godt hende at han flyr rundt og leter etter oss uten å klare å finne oss. Bruke radioen tør han vel ikke på grunn av forbudet mot det. Hvis han ikke skulle slumpe til å observere oss drar han vel tilbake når bensinen begynner å slippe opp.

Max rystet på hodet.

— Det kan selvfølgelig være at du har rett, og jeg håper inderlig det, men jeg tror det ikke. Jeg har på følelsen at vi aldri får se Forbes igjen. La oss bare for vår egen og oppdragets skyld håpe at han klarte å ta E-båten før han gikk ned!

Max så på klokken.

— Vi skulle møte Mustang'ene om

et par minutter nå, men det spørs vel om de klarer å finne oss. Det er nesten håpløst å finne fram til hverandre i denne grusomme tåken. Vi kan ikke gjøre annet enn å håpe det beste.

De fortsatte rett fram i to minutter til, men så begynte Max på en vid venstresving. Siktbarheten var ikke mer enn noen få meter, og de kunne ikke se noe til jagerflyene. Avdelingen svingte i en full sirkel, men ingen ting ble observert.

— Dette kan vi like godt gi opp med en gang, ropte Max. — Mustangene finner oss ikke, og vi har ikke bensin nok til å sirkle rundt og vente på dem lenger. Å bruke radioen tør jeg ikke nå vi er så nær målet. De tyske peilestasjonene ville ta oss inn med en gang. Vi får fly så lavt som mulig, så er det en mulighet for at de ikke får oss inn på radar-skjermene før vi er helt innpå dem!

Steve trakk på skuldrene.

— Well, så får vi fortsette uten jagerne. Vi har klart oss alene før og gjør det vel idag også!

Max svarte ikke, men satte flyet inn i den gamle kursen.

— Vi skulle være like ved kysten nå, sa Steve etter en stund. — Heldigvis ser det ut til at tåken letner litt, ellers hadde vi kunnet risikere å gå rett i en fjellknaus. Stadlandet består jo nesten utelukkende av sva-berg som går rett i sjøen, og . . . se forut, Max! Det er land.

Den forrevne Norskekysten, dukket plutselig opp foran dem. Fjell som var polert av havet i tusener av år til de var blitt blanke og glatte som polert marmor reiste seg rett opp av vannet. Regnet var gått helt over til snø nå, en tung, tett snø-

føyke som slo hårdt mot cockpit-glasset.

Steve begynte å rumstere med håndtakene for antifrysevesken, for temperaturen var gått mange grader ned, og det var fare for at hele flyet kunne bli nediset. Det la seg et fint islag på vingene og flykroppen, og isbiter som ble kastet til alle kanter fra propellerne slo mot flyet med høye smell.

— For et vær! sa Steve. — Det begynner å mørkne snart også, så vi må skynde oss om vi skal klare å fullføre oppdraget før natten kommer. Tenke seg til at klokken ikke er mer enn tretten ennå, og nå er det allerede skumring!

— Vi har en time med forholdsvis bra lys ennå, og det skulle holde. Hvor langt er det igjen til målet?

Steve så på klokken og målte på kartet.

— Femten minutter!

Max grep mikrofonen. Nå var de så nærme at de måtte regne med å bli observert hvert øyeblikk likevel, så det var ikke så farlig om han brukte radioen.

— Barracuda leder til Barracuda og Candy. Vi er et kvarters flyving fra Narvik. Vi angriper med Barracuda på venstre flanke, omtrent hundre meter foran Candy som flyr på høyre flanke. Barracuda angriper først og deretter følger Candy. Når tankskipet er ødelagt eller senket samles vi over fyrstårnet ute i Vestfjorden. Innta ny formasjon! Over og slutt.

Max økte farten litt og svingte over til venstre. De ti Barracuda-flyene fulgte ham, mens de åtte som var igjen av Candy dro over til høyre og

sakket av på farten til de lå omtrent hundre meter bak.

Flyene suste lavt over fjorden mellom de høye fjellene. Snødekte toppe strakte seg opp mot den grå himmelen, og langt ute i Ishavet blinket solen i vannet. Den sto ganske lavt på himmelen og ville gå ned om en halvtimes tid.

Larmen fra flymotorene ble forsterket og kastet tilbake av fjellside- ne, og all annen lyd druknet i den.

Steve løftet fire fingre i været som tegn på at det var fire minutter igjen til de kom over målet, og Max nikket. Han bet tennene fast sammen, og knokkene hvitnet om spaken. Alle tanker og følelser var som revet vekk fra kroppen hans, og han styrte rett fram uten at hjernen beskjefteget seg med annet enn hvordan han best skulle løse oppdraget.

Fjorden gjorde en sving på seg, og så lå Rombakfjorden foran dem med Narvik innerst. Skipene lå forankret på havnen slik fotografiene hadde vist dem, og Max slo på radioen igjen.

— Barracuda leder til Barracuda og Candy. Klar til angrep! Fyr av når dere er over målet. Lykke til, alle sammen! Over og slutt.

VII.

Helvete i Rombakfjorden.

Max økte farten mer og mer, og motorduren steg og steg i styrke til den ble et ubeskrivelig drønn som tordnet mot fjellsidene og truet med å sprengne trommehinnene til de som satt i cockpitene. I nesten seks hundre kilometers fart hvinte de slanke, elegante flyene inn mot byen og det fiendtlige målet.

Det skurret plutselig i hodetelefonene.

— Candy Yellow en til alle fly. Se opp for luftvernet! Det har begynt å spille opp nå!

Max kastet et hurtig blick rundt seg og så små, svarte røykdotter som liksom hang i løse luften og langsomt drev bort i den svake vinden. En ny dott dukket plutselig opp rett foran flyet hans, og så en til, og nok en!

Han slo på radioen.

— Barracuda leder til Barracuda Black. Det er destroyeren som skyter på oss nå. Forsøk å få stoppet ildgivningen fra den før det skjer noe alvorlig. Over.

— Vi skal se hva vi kan gjøre! Over og slutt.

De tre flyene i Black-sveiten gled brått over på siden og stupte så ned mot den lave, slanke destroyeren. Det glimtet alt i ett fra de fireløpede maskinkanonene og de tunge 88 millimeters luftvernkanonene på krigsskipet, og plutselig skar et skarpt lysglimt gjennom tussmørket. Et øyeblikk etter kom et høyt smell som overdøvet larmen fra motorene. En av Mosquitoene hadde fått en fulltreffer og var eksplodert.

De to siste flyene syntes imidlertid å være usårbare. Det virket nesten som om de snodde seg mellom eksplosjonene som alt i ett lagde sine svarte røykskyer rundt dem. Nå var de ikke mer enn hundre meter borte fra destroyeren, og så med ett fór det åtte ildstrimer over himmelen fra hver av dem.

Raketten suste rett mot det tyske skipet og tok det midtskips. De tykke panserplatene ble vrent i stykker og flerret som om de skulle vært av

papir, og med et voldsomt brak eksploderte ammunisjonslageret på destroyeren. Vrakgods fór gjennom luften og pisket vannet opp i flere hundre meters omkrets da det falt ned igjen. Krigsskipet var formelig blitt pulverisert av raketten som tilsammen tilsvarte to bredsider fra en titusen tonns krysser.

Max fløy helt inn over Narvik. De to korvettene og luftvernskipene var forankret med passe mellomrom, og helt innerst i fjorden kloss inntil fjellveggen som reiste seg steilt opp av havet lå tankskipet, målet for turen.

Max svingte over byen og satte kursen utover igjen. Her oppe fra så det ut som om Narvik lå uforstyrret av bråket og sov sin fredelige vintersøvn med snø på takene av de lave trehusene og folketomme gater. Men fra åsene rundt glimtet det stadig i kanonene, og sporlysgranatene skar over himmelen med sine ildstriper.

En av Mosquitoene stoppet med ett opp, og ble et åndeløst øyeblikk stående urørlig på himmelen. Så kunne Max se at begge vingene ble flenget av, og den vingeløse kroppen fór som et projektil ned mot byen. En enslig, hvit fallskjerm åpnet seg som ved et trylleslag og sank langsomt ned mot fjorden.

Det skurret i hodetelefonene igjen.

— Candy Red tre til alle fly. Se opp for en gjeng tyske jagere som kommer nordfra!

Max oppdaget de fiendtlige flyene samtidig med at han fikk advarselen i radioen. Omlag tredve Focke Wulfjagere kom susende under det lave skydekket i nesten seks hundre kilometers fart, og den skarpe lyden fra

BMW-motorene blandet seg med den dumpere larmen fra Mosquitoene.

Jagerne skilte lag og stupte ned mot de engelske flyene som en flokk spurver som går til angrep på en svale. Ledermaskinen hadde øyensynlig valgt ut Max's fly, for den kom rett mot ham bakfra, og det var Stevens som observerte den.

— Vi har et hakekors rett akterut! ropte han. — Skynd deg, for pokker, ellers er vi ferdige!

Max presset spaken bakover. Motorduren fikk en lysere tone, og omdreiningsantallet gikk ned da Mosquitoen satte snuten i været og gikk rett opp. Focke Wulf'en fór forbi dem mens sporlysene fra de to MG-34'ene i nesens skar over himmelen og endte i vannet.

Max bet tennene sammen og dro spaken forover igjen. Tyskeren rettet opp flyet sitt under dem og skulle til å stige igjen da han med ett oppdaget at rollene var byttet om. Nå var det Mosquitoen som satt på halen hans. Jageren var blitt den jagede.

Tyskeren forsøkte å komme seg unna i en krapp høyresving, men Max hadde beregnet at det var dette han ville forsøke seg på. Han braste løs med alle de fire 20 millimeters maskinkanonene, og projektilene skar formelig Focke Wulf'en i småbiter. Det kom et voldsomt lysglimt og en øredøvende eksplosjon, og så fór brennende vrakrester til alle kanter.

— Det var nummer én! sa Max bistert, — men vi har ikke tid til å beskjefte oss med fly nå. Vi må få tatt tankeren!

Der går en til av våre vest! ropte Steve, og de så en Mosquito som hadde fått en fulltreffer fra luftver-

net gå i vill fart ned mot bakken for så å brase inn i et lite skogholt og eksplodere.

Max kastet flyet sitt fra side til side som en kunstflyver som får maskinen sin til å danse gammel vals, men det var for å unngå granatene som nå detonerte rundt dem i ett sett.

— Dette er verre enn helvete! rop-
te Steve. — Max, vi kan ikke klare
oss stort lenger. Herregud, der går
enda en av gutta våre!

— Et av de engelske flyene eksploderte rett over et av luftvernskipene, og bensinen fra de sprengte tankene ble spredd utover dekket på skipet som straks flammes opp. Mosquitoen som fulgte etter lot båten få alle rakettenes sine rett i dekket, og luftvernskipet forsvant i bølgene . . .

Max slo på radioen.

— Barracuda leder til alle fly. Forsøk å ta tankskipet nå for vi drar tilbake igjen. Jeg angriper, følg meg! Over og slutt.

Tankerene lå så godt gjemt inne mellom de høye fjelltoppene at den bare kunne angripes fra en kant — utenfra fjorden. Max var kommet et stykke utpå nå, og svingte helt rundt og økte farten. Han presset Mosquitoen til det ytterste, og i rasende fart bar det innover igjen mot den kamuflerte båten. Luftverngranater eksploderte rundt flyet på alle kanter, men Max lot det stå til rett fram. Han hadde allerede tankskipet i sikten sine, og fyrte løs med maskinkanonene for å forsøke å holde mannskapene borte fra sine våpen.

Mosquitoen var bare hundre meter fra målet da Stevens plutselig pekte bakover og ropte:

— Se opp for . . .

Han tidde så brått at det virket som om ordene skulle vært klippet bort fra leppene hans. Det knitret fra kanonene på Focke Wulf'en han hadde sett bak dem, og granatene eksploderte rundt Mosquitoen. Flyet ble kastet fra side til side i barokke bevegelser som minnet om en fullmanns forsøk på å balansere på stram line.

Den tyske flyveren i Focke Wulf'en så at det begynte å ryke av den høyre motoren på Mosquitoen og smilte fornøyd mens han rettet opp flyet sitt for å gi den dødsstøtet . . .

VIII.

Max Guedj fullfører oppdraget.

Akkurat samtidig med at en liten mann som sto gjemt bak en husvegg inne i Narvik og så på flyangrepet sank sammen med et stønn og grep seg til kneet der en splint fra en luftverngranat var trengt inn, kjente Max Guedj en voldsom smerte i låret.

Et lite skrik presset seg fram mellom de sammenpressede leppene hans, og hånden som grep om låret ble raskt rødfervet av blod. Snøfokket utenfor cockpitglasset syntes med ett å bli en tett hvit vegg som langsomt roterte rundt og rundt, og instrumentene foran ham begynte plutselig å danse opp og ned.

Max rystet raskt på hodet, og hjernen hans klarnet igjen. Stevens var falt sammen i stolen sin, og hodet hans hang slapt ned på brystet. Han rørte ikke på seg.

— Steve, Steve! ropte Max, men det kom ikke noe svar fra vennen. Et lite hull i bakhodet hans fortalte at livet var blåst ut av navigatøren

liksom et lys slukner når noen puster kraftig på det . . .

Det kom et iskaldt glimt i øynene til skvadronlederen. Steve var død, og han var selv alvorlig såret. Han kunne kjenne at blodet rant varmt under battledressen, og hendene som grep om spaken var blitt så merkelig kraftløse.

De hadde fått flere treffere fra skytset på Focke Wulf'en, og to av kulene hadde truffet Steve og ham selv . . .

Det smalt utenfor igjen, og en rad hull oppsto som ved et trylleslag i frontglasset. Max oppdaget den tyske jageren rett foran seg, så kloss innpå at han kunne skjelve det smilende ansiktet til flyveren. Hånden hans grep etter avtrekkerknappen, og maskinkanonene spilte opp. Sporlysene fór rett inn i cockpitpiten på Focke Wulf'en, og Max så flyveren ta seg til hjertet. Jageren begynte å gå rundt, og i spinn styrtet den nedover og forsvant i vannet så spruten sto høyt til vær.

— Det var for Steve! mumlet Max og dro spaken bakover. Den sårede Mosquitoen steg langsomt, og flyveren oppdaget plutselig at den høyre motoren fusket. Et blick på den viste ham en tett, svart røyk, og han slo raskt på brannslukkingsapparatet. Flammene som hadde slikket opp rundt vingen ble brått mindre for så å dø bort, og røyken opphørte etter en stund helt.

Mosquitoen var kommet opp i to hundre meters høyde nå, men Max kunne nesten ikke se vannet under seg. Det var så godt som helt mørkt nå, og fjorden var dekket av et tykt lag røyk fra brennende fly og skip og fra artilleriet. Det snødde frem-

deles tett, men i øst var himmelen klar. De første bleke stjerner tittet fram og betraktet tause og ubevegelige den grusomme kampen på liv og død i den trange fjorden. De tunge drønnene fra luftvernkanonene blandet seg med hviningen av flymotorer og snatringen fra maskingeværer og detonasjoner fra granatene i et fryktelig inferno av lyder. Skarpe lysglimt opplyste alt i ett himmelen, og et stykke ute i fjorden ble fjellveggen lagt i klar belysning av flammene fra en korvett som sto i brann.

Men Max la ikke merke til noe av dette. Smertene i låret hadde spredd seg over hele kroppen og presset nå på hjernen som en jevn, uutholdelig mare. Tankene hans var et kaos av drømmeaktige bilder, det kamuflerte tankskipet, kulehullet i nakken på Stevens, brennende fly og granater som eksploderte. En stemme surret rundt i hjernen hans og sa «Vi må ta tankeren, vi må ta tankeren, vi må ta tankeren» . . .

Plutselig var han helt klar, klar og kald og besluttsom. Hjernens arbeid med maskinmessig presisjon, slik den alltid pleide gjøre når Max var ute i hardt vær. Han var alvorlig såret, og det ville ikke vare lenge før blodtapet hadde tappet alle kreftene hans slik at han mistet bevisstheten og flyet styrtet. Han måtte få samlet de som var igjen av avdelingen og utføre oppdraget før det skjedde. Kanskje kunne han klare å holde seg våken de timene som skulle til for å nå tilbake til Shetland.

Han grep mikrofonen.

— Barracuda leder kaller . . .

Han svor lavt og slapp mikrofonen da han oppdaget ledningene som lå i en haug på gulvet. Han kunne

ikke lenger kontakte kameratene, så nå hadde han bare seg selv å stole på.

Han kunne ikke se noen av de andre Mosquitoene heller, men det kunne vel ikke bety at de var skutt ned alle sammen? Var han den eneste som kunne fullføre det oppdraget de hadde dratt inn i dette helvete for å utføre?

Max svingte i en stor bue over Narvik og satte kursen utover fjorden på ny. Dette var tredje gang han skulle forsøke seg, og nå måtte det lykkes. Fikk han ikke tatt tankskipet nå ville han ikke klare det i det hele tatt.

Han svingte helt rundt igjen da han var kommet utpå fjorden og skulle til å øke farten da den høyre motoren begynte å fuske for så å stoppe helt. Propelleren gikk rundt noen ganger, langsommere og langsommere, og ble så stående stille rett opp og ned. Max forsøkte å starte opp motoren igjen, men det brummet bare litt i den, og så stoppet den på ny.

Han rynket pannen, og i et kort øyeblikk følte han at nå hadde han ingen sjanser til å ta tankeren lenger. Men så bet han tennene sammen og svor høyt og inderlig. En Mosquito kunne flys på bare en motor, og han skulle komme gjennom sperreilden fra luftvernet, gjennom de tyske jagerflyene og sende tankskipet til helvete med raketten sine!

Han presset spaken bakover, men flyet nektet å følge instrumentene. Istedenfor å stige begynte det langsomt å dale, og Max så at nå brant det i den venstre motoren. Brannslukningsapparatet kom på på ny, men denne gang nektet flammene å gi opp.

Mosquitoen mistet stadig høyde og sneget seg avgårde innover mot tankeren med lav hastighet. Flammene slikket opp fra den brennende motoren, og det tok fyr i den impregnerte seilduken vingen var trukket med. Ilden fikk bedre tak og åt seg inn i kryssfinéren. Flyet begynte å legge seg over på den ene siden, men det fortsatte framover, stadig framover.

Mannskapene på de tyske skipene og på artilleristillingene oppe i åsene var alle blitt oppmerksomme på Mosquitoen som holdt sin støe kurs lik en såret fugl som er på vei tilbake til redet. Raskt ble kanonene svingt rundt og innstilt på det engelske flyet, og de stemte opp sin dødssang i et mektig kor som fylte hele fjorden med larm. Granatene eksploderte i luften rundt Mosquitoen og pisket vannet opp i frontglasset på den, men det var ingen som traff det enslige, tapre flyet. En Focke Wulf stupte ned mot det, men kulene fra den fór i en vid bue over flyet og opp i fjellveggene der rikosjettene hvinte til alle kanter.

Og Mosquitoen fortsatte. Hele den venstre vingen sto i brann nå, og det var bare et tidsspørsmål når den ville falle av eller flammene ville nå cockpiten. Men avstanden til tankskipet ble også mindre, stadig mindre.

Max satt med et stivnet smil på de blodløse, sammenknepne leppene. Han kunne ikke se målet klart lenger, og knærne hans var begynt å skjelve som om han nettopp skulle ha kommet inn i mål etter et 10 000 meters løp. Kamouflasjestrøpene på tankskipet gikk i ett med fjellveggene rundt, men den svarte skorstenen

skilte seg ut, og det var den Max peilet seg inn etter. Han eneste ikke granatene som eksploderte overalt rundt ham, men holdt blikket stivt festet på rakettsiktet som var innrettet på et sted like under skorstenen. Han braste løs med maskinkanonene og raket over dekket på tankeren. De tyske kanonmannskapene løp for livet for å komme seg i dekning, og Mosquitoen fortsatte sin ensomme kamp mot døden og en overmektig fiende.

Det begynte å brenne i flykroppen nå, men Max merket ikke heten som slo inn i cockpiten og fikk malingen på veggen til å krølle seg. Han hadde så lite blod igjen i kroppen nå at han ville ha frosset i sommersol ved ekvator.

Nå var han ikke mer enn åtti meter fra tankskipet. Tredve meter til, og så skulle han la raketten fare ut. Hånden hans krøp langsomt over instrumentene og la seg skjelvende til rette på raketttulserknappen. Han måtte oppby alle sine krefter for å klare å presse inn den vesle knappen, og så med ett tordnet raketten gjennom luften.

Som blodige streker fór de fram mot målet, spredte seg litt, og traff skipet rett på siden, fra vannlinjen og opp til rekka. Et stort, gapende hull ble flenget opp i panserplatene, men Max rystet misfornøyd på hodet. Bensinen var ikke eksplodert slik han hadde håpet på, og nå fantes det enda en mulighet for at tyskerne kunne redde skipet og derved den for dem så verdifulle lasten. Hvis det skjedde kunne de fortsette krigen i flere uker lenger, og mange unge, friske menn ville miste livet.

Max rystet på hodet igjen.

— Det skulle ikke, måtte ikke skjel! Det var drept nok av unge mennesker for en uverdigg sak, og tankeren skulle ikke slippe unna.

Med oppbydelsen av sine siste krefter klarte han å holde spaken ubevegelig, og Mosquitoen fortsatte ubønnhørlig rett fram, en avvepnet, men ikke slått ridder som kjempet for sin herre.

Nettopp som flammene nådde cockpiten traff Mosquitoen hullet i skipssiden der raketten hadde gått inn. Den ble brukket i stumper og stykker som med voldsom kraft ble slynget inn i hjertet av skipet . . .

Et øyeblikk var det fremdeles mørkt og stille. Så kom et lysglimt så skarpt at det ble observert flere mil borte, og et drønn som av en salve fra tusener av kanoner flerret stillheten da bensinen i tankene på båten eksploderte. Vrakgods ble kastet himmelhøyt i været og falt ned igjen over byen og fjorden som en kraftig haggelskur. Vannet ble pisket til hvitt skum som fosset og kokte. Vindusrutene singlet i husene i byen, og mannskapene ved kanonene ble kastet overende. En Focke Wulf som hadde sittet på halen av den døende Mosquitoen ble slynget bakover som av en usynlig kjempehånd, og ble brukket ned i bølgene.

Og så ble alt stille i den trange fjorden som ble opplyst av det voldsomme skjæret fra den brennende tankeren. Den brant helt til skipet endelig krenget over på siden og forsvant i dypet.

Max Guedj hadde fullført det oppdraget han og hans avdeling hadde fått.

— — —



Under angrepet på Narvik fløy Max Guedj en de Havilland «Mosquito». På bildene ses en Mosquito tilhørende vårt eget luftvåpen.



Seks Mosquitoer landet noen timer senere på Sumburgh flyplass på Shetland. Alle var mer eller mindre merket av den fryktelige kampen de hadde vært med på, og mannskapene satt tause og urørlige og røkte mens tankene ble fylt på ny, og mekanikerne gikk over maskinene og lappet skadene på beste måte.

Uten å veksle et ord gikk de hver til sitt fly da de var klare igjen, og forsvant så i vinternatten på vei tilbake til England.

De var de eneste som kom tilbake fra helvetet i Rombakfjorden, men de brakte med seg historien om Max Guedj's siste kamp, om hans personlige innsats som fullførte avdelingens oppdrag.

— — —

Pipen til kaféieren lå sluknet og glemt på bordet mellom oss, og han satt og stirret ut over fjorden som lå der uten en krusning i det stekende solskinet. En liten robåt drev

med strømmen et stykke utpå, og vi kunne se en mann som satt på toften og fisket.

— En skulle ikke tro det var hendt når en ser hvor fredelig fjorden er idag, sa kaféverten langsomt, — men når det er klar sjø kan en se vraket av en av korvettene over på den andre siden.

Han smilte brått og reiste seg.

— Well, det var historien om granatsplinten, sa han. — Jeg håper ikke De kjedet Dem for mye?

Jeg reiste meg også, la pengene for drikkevarene på bordet og tok på meg ryggsekken.

— Kjedet meg? Hvem skulle vel kunne kjede seg over en slik historie? La oss bare inderlig håpe at det aldri blir nødvendig for noe menneske på jorden å gjøre noe slikt igjen!

Jeg tok farvel med kaféieren og gikk ut i solskinet på ny.

SLUTT

I neste nummer kommer: I KAMP MED DØDEN PÅ 88° NORD — den dramatiske historien om hardhausene som først trosset Ishavet luftveien.

LUFTPOST

Flyene får vepsetalje

Militærfly utstyrt med vepsetalje har økt hastighetene som ligger over lydens med 25 %. Den amerikanske regjeringens rådgivende komité for luftfart sier at den nye formen på flyskrogene som ble skapt for flere år siden, minsker sterkt den veldige sugningen som oppstår når flyenes fart nærmer seg lydens hastighet el-



Det vil helst gå godt

Det er nok sjelden en crash går så pent for seg som ovenfor. 17-åringen Frank Lorentzen fra Boone, Iowa, hadde fløyet sin første solo-flukt uten iforveien da han kom bort i noen telefonledninger og gikk i bakken. Flyet ble ikke skadet og selv hoppet han ut av flyet og tok bussen hjem.

ler når en passerer gjennom lydbarrieren. Hvis en lager en vepsetalje på flyene der hvor vingene er festet, kan man fly hurtigere uten sterkere motorer.

Oppfinneren, den 34 år gamle Richard T. Witcomb, har arbeidet med dette problemet siden 1951. Luftfartsakkyndige peker på at dette er et av de viktigste fremskrittene for luftfarten i de siste ti årene. Det gjør det mulig å drive lønnsom passasjerfart med hastigheter som er større enn lydens. Den største vanskeligheten nå er det store forbruket av kostbart brensel som store transportfly må ha for å vinne over luftpresset. Det mindre brenselforbruket gjør dette flyet i stand til å fly lengre.

Ny verdensrekord for jetfly

En amerikansk prøvflyver har flydd hurtigere enn den gjeldende verdensrekorden for jetfly. Han fløy gjennom lydbarrieren med 1.315,416 kilometers fart i vannrett flyvning. Det var oberst Horace A. Hanes som satte rekorden i Muroc ørkenen den 20. august. Flyet var en North American F-100C Super Sabre. Den gamle rekorden var 1.215,211 kilometer i timen, satt av en F-100 Super Sabre.

SAS og Convair 440

SAS' bestilling av II Convair 440 Metropolitan nylig skal ha vakt oppmerksomhet i Amerika. Selskapet be-

tegnas som en meget «kresen kjøper» og det anføres at bestillingen igjen har samlet interessen om denne flytypen, som allerede for et års tid siden av mange ble regnet for å ha utspilt sin rolle i sivilflyvningen.

Convair 440 er hovedsaklig beregnet for flyselskaper som har behov for et hurtig fly på korte distanser. Med sine to stempel-motorer har Convair en marsjfart på 450 km/t, og det er jo ikke oppsiktsvekkende sammenlignet med de siste typer jet- og turbo-prop-fly. Men så kommer den økonomiske faktoren inn i bildet. På korte distanser er nemlig stempel-motoren ennå mer økonomisk enn turbin-motoren. Convair hevder at et fly av typen Convair 440 med 44 seter og med et belegg på 65 pst., «bærer seg» på en 20-mils rutesektor. Med 52 seter kan distansen settes ned til vel 15 mil.

Det er antagelig dette hensynet som fikk SAS til å bestemme seg for typen. De interskandinaviske rutene er jevnt over 30 mil. Og med en marsjfart på 450 km/t vil det allikevel være mulig å redusere flytiden med en time ved hjelp av Convair.

Flyene kan starte uten flyplass

Det første flyet som kan starte og lande på alle slags underlag, på vann, sne, søle og is er blitt prøvfløyet i Amerika. Det er utstyrt med en slags ski med hjul som er laget av All American Engineering Company. Flyet er et en-motors Bellanca Cruisemaster. Det har startet og landet mange ganger fra vannet, fra gresstorv og fra faste flyplasser.

Understellet ligner et par korte brede ski med hjul som stikker frem



Flyverens påkledning er etter hvert blitt temmelig komplisert. Flyverdrakten skal gi kroppen det nødvendige trykk (i store høyder), den skal hindre blodet i å renne vekk fra hodet, og den skal være elektrisk oppvarmet eller luftavkjølt. Dertil kommer flytevest, fallskjermsele, surstoffmaske, solbriller, mikrofon og hodetelefon. Ovenfor er avbildet den amerikanske marines siste trykk-drakt, beregnet på forholdene i 21 500 meters høyde. I den høyden vil mangel på trykk forårsake døden på få sekunder.

Med tillatelse fra eierne av Punch.



midtpå. De er festet under vingene som står lavt på denne flytypen. Prinsippet er det samme som brukes når en mann bruker vannski mens han sleper etter en motorbåt. Med disse skiene på kan flyet gå på vannet med en fart av ned til 24 kilometer i timen til føreren kjører det inn på en tre-rampe eller inn på stranden. Når han skal starte, kjører han flyet et kort stykke på stranden slik at han har fart nok til at flyet holder seg oppe på vannet når han når det.

På land virker understellet som landingshjulene på andre fly. I sølen eller i sneen hvor hjul ville synke rett gjennom, vil skiene bære flyet ved start og landing.

Ski har man brukt på fly før men de har ikke vært utstyrt med hjul slik at flyene også kan starte og lande på tørr bane.

Dette understellet som kan settes på hvilke som helst fly-typer, har

mange muligheter for flyvåpenet. Bombefly kan stasjoneres enkeltvis langs stranden og starte på vannet, som jo ikke kan bombes i stykker, istedetfor at flyene skal bli samlet i store mengder på de sårbare flyplassene. Jetjagerne behøver man heller ikke å samle sammen på flyplasser med harde startbaner. De kan bruke sjøen som flyplass og bruke stranden som base straks den er erobret. Og fraktfly med vannskihjul kan bringe soldater og utstyr til stranden.

Flyrutene kan starte nærmere byene fra en elv eller en innsjø. Og privatflyverne kan bruke hver eneste elv, hver innsjø og hver bukt som flyplass. På jungelens myrer og i ishavsstrøk vil ski-hjulene bli til meget stor nytte.

Som en sikkerhetsforanstaltning hvis motoren skulle stoppe slik at flyet mister farten på vannet og synker, er flere av flyene med ski-hjul blitt bygget helt vanntette.

Siste norske Spitfire solgt for bare 1 kr.

Det er ikke mer enn to-tre Spitfire-fly igjen i Norge idag. Forleden ble et av krigstidens stolte jagere solgt for 1 — en — krone til en mann på Bardufoss flyplass. Vedkommende ønsket å bevare en maskin komplett, som et lite minne og en honnør til alle dem som ofret livet under tokt med disse flyene.

Idag ville vi smile overbærende hvis vi fikk se en Spitfire over byen. Men for 10—15 år siden var Spitfire'n Tysklands skrekk.

Det var flyeksperten og konstruktøren Mitchell som fikk ideen til Spit-

fire-jageren under et besøk i Tyskland i 1935. Han så med skrekk hvor sterke tyskerne var i luften og bestemte seg straks for å konstruere en hurtig jager. Etter mange års strev bygget han et prøvefly med en Rolls Royce motor på 1100 hestekrefter.

Konstruktøren selv opplevde så vidt å se Spitfire prøvefly. Kort tid etter døde han.

Nå kan vi kjøpe en «flyvende madrass»

Engelskmennene, som ifjor viste oss den flyvende seng, kan nå presentere den «flyvende madrass», den første flymaskin med vinger som kan blåses opp.

Mens den «flyvende seng» og utviklingen omkring den enda er en streng militær hemmelighet er det intet å skjule ved den flyvende madrass. Den er nemlig fremstillet av et privat firma, som håper å kunne sende den ut på markedet for rundt 20 000 kroner.

Det er den kjente engelske flykonstruktøren M. Lobelle som har tegnet «madrassen» og den bærer navnet ML (etter opphavsmannen) Utility. Vekten er 250 kg. Vingen er 12 meter og deltaformet. Farten er fra 35 til 70 km/t etter behag og bensinforbruket er bare ca. 0,9 på milen. Til start trengs bare en 40—50 meters startbane. Når luften er sluppet ut av maskinen foldes hele saken sammen.

Det engelske luftfartsministerium er blitt så imponert av denne madrassen at det har bestilt 6 eksemplarer til ytterligere forsøk. Kanskje blir den det engelske forsvars «flyvende motorsykkel».

PRESTWICK «PIONEER» — flyet som starter og lander på en fotballplass!

Fly for norsk terreng

Vestlandske Flyselskap A/S, som har sitt hovedkontor og base i Bergen og som opererer på Vestlandet og Møre, tar til våren i bruk en ny og hittil ukjent flytype. Grunnen til dette er først og fremst at dette flyet har egenskaper som er høyst usedvanlige for et passasjerfly og som passer utmerket for de vanskelige forholdene på vår vestkyst, hvor det er langt mellom skikkelige flyplasser av internasjonalt format.

Dette flyet har fått navnet «Pioneer», og det bygges av Scottish Aviation Ltd., som har sine fabrikker ved Prestwick i Skotland. Prototypen er prøveflyet og produksjonen er igang. Og siden det knytter seg spesielle norske interesser til flyet, skal vi i det følgende omtale det nærmere.

Den siste verdenskrig viste at det var et stort behov for et fly som kunne starte og lande på korte baner og ujevne mark, ha stor stigevinkel og klare et tilsvarende steilt innlegg for landing. Ifølge en spesifikasjon som ble satt opp med dette for øyet, bygget Scottish Aviation Ltd. i 1946 et

forts. side 27

Etter at vi oppfordret leserne til å henvende seg til oss med eventuelle spørsmål i forbindelse med fly og flyvning, har vi allerede mottatt en hel rekke brev. Det gleder oss at det er slik interesse for denne spalten og setter igang med å besvare spørsmålene. Skriv til oss om det er noe De lurer på. Adressen er: LUFTENS HELTER, Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo. Spørsmålene blir besvart i den orden de kommer inn.

DE SPØR - VI SVARER

1. Hvilken fart hadde det tyske stubbombeflyet Junkers 87? Når ble det første Ju 87 laget? Hvor stor bevegning hadde det? Hvor høyt kunne det fly?

2. Det samme vil jeg også gjerne vite om det japanske stubbombeflyet «Kate».

J. Ø., Oslo.

SVAR: 1. Junkers 87 hadde en maksimumsfart på 336 km/t. Det var utstyrt med to 7,9 mm. maskingevæver i vingene og et dobbelt bevegelig 7,9 mm. MG i akre cockpit. Bombelasten var enten en 500 kilos bombe under kroppen eller en 250 kg. bombe under kroppen og fire 50 kg. under vingene. Tjenestehøyden var 7470 meter.

2. Nakajima Navy 97 «Kate» var ikke en stubbomber, men en torpedobomber, med en toppfart på 360 km/t i 2440 meters høyde. Det var væpnet med to 7,7 mm. maskingevæver i motordekslet pluss en eller to bevegelige 7,7 mm. MG i akre cockpit. Flyet hadde enten en 18 toms torpedo eller åtte 500 kilos bomber. Maksimal flyhøyde var ca. 2500 meter. Når den første «Kate» og den første Ju 87 ble laget har vi dessverre ikke noen opplysninger om, men det var antagelig like før 2. verdenskrig. Kanskje noen av leserne kan hjelpe oss?

1. Hva menes med en trepunkts-landing?

2. Hvilke skoler må man gå for å utdanne seg til flyingenør?

3. Her på stedet drives det en flyklubb hvor man kan lære å fly et treningsfly av typen Piper eller Cessna. Hvor mange år må man være fylt for å kunne melde seg inn?

X.I.

SVAR: 1. En trepunktslanding vil si at alle tre hjul på et fly med halehjul tar bakken samtidig.

2. Ingeniør er en tittel som ikke er rettslig beskyttet, og mange av de flytekniske skolene i utlandet gir sine uteksaminerte elever tittel av ingeniør. For å kunne bruke tittelen sivilingeniør må en imidlertid etter eksamen artium gå Norges Tekniske Høyskole i Trondheim. Flyingeniører utdannes her på maskinlinjen.

3. En behøver ikke ha nådd noen bestemt alder for å bli medlem av en flyklubb, men hvis en vil lære å fly er saken en annen. For å få sertifikat for motorfly må en være 18 år, men en kan begynne å ta undervisning når en er 17. For seilfly er sertifikatalderen 17 år og undervisningialderen 15.



Prestwick «Pioneer»

en-motors fly med plass til 4 passasjerer og ga det navnet «Pioneer». I to år ble det så prøvet på alle mulige måter, hvorefter R.A.F. bestilte en serie som senere har gjort glimrende nytte for seg under operasjoner mot de organiserte terrorister i Malaya.

Dette en-motors «Pioneer»-flyet er først og fremst beregnet for militært bruk. Da det som nevnt er et visst behov for tilsvarende ytelser av sivile passasjerfly i enkelte landsdeler og for spesielle formål, fortsatte fabrikkens utviklingen av typen til man kom frem til den 2-motors utgaven som nylig ble demonstrert offentlig.

Flyet er altså et 2-motors, høyvinget monoplan, i sin helhet bygget av metall, inklusive rorflater og landingsklaffer. Disse klaffene er usedvanlig store i forhold til flyet, og er en av årsakene til de glimrende start- og landingsegenskapene.

Enkelte tall vil kanskje gi leserne et inntrykk av hva flyet kan yte:

Lengde: 13.75 m, vingspenn: 23.3 m. Maksimum hastighet 280 km/t, steile hastighet med klaffene fullt ute er bare 76.5 km/t. Stigehastigheten er ikke så imponerende stor, bare 270 meter pr. minutt, men takket være den lave stigehastighet blir stigevingelen stor, hvilket er en nødvendighet hvor der er terrenghindringer rundt flyplassene. Fullt lastet tar flyet av på 90 meter og lander på 55 meter.

Flyet har 2 luftkjølte stjernemotorer av typen Alvis «Leonide», og de Havilland propellere for konstant turtall. Motorene kan lett skiftes ut. Understellet er ikke opptrekkbart, av hensyn til både pris, vekt, vedlikeholdsomkostninger, og for at det skal være så robust som mulig når det skal tåle landinger på ujevn bane. Bensintankene er plasert i vingene og er crash-sikre.

Som passasjerfly har det plass til 16 passasjerer, men det vil også bli fremstillet som fraktfly, og som kom-

binert frakt/passasjer/ og ambulansefly.

Fullt utstyrt koster Pioneer omtrent halvparten av et tilsvarende stort helikopter. Dessuten er det driftsmessig og vedlikeholdsmessig sjeldent økonomisk.

Det har alltid vært et visst behov for spesialfly av nær sagt alle tenkelige typer, men det er ytterst sjelden at behovet er så stort at engangsom-

kostningene blir dekket og en større serie kan produseres på en rasjonell måte.

Det skal derfor bli interessant å se om det endelig har lyktes å finne en løsning i den 2-motorige «Pioneer». I alle tilfeller tyder det på at Pioneer er flyet som vil være løsningen av problemene i forbindelse med vårt lands lokalrutenett.



Jet-motorens

oppfinner

Sir Frank Whittle

Av Rodney Tilley

Blant alle dem som er med på å bringe menneskeheten fremover, er det ingen som i den grad appellerer til vår fantasi som de oppfinnere som opphever avstandene og gjør jorden stadig mindre. Frank Whittle har faktisk innledet en ny tidsalder, den «super-soniske» dvs. at det er mulig å oppnå større hastigheter enn lydens. Dette ble mulig da Whittle hadde oppfunnet jetmotoren.

Whittle er bare 47 år, men det er ingen tvil om at han har skapt seg et uødelig navn blant fartens erobrere. Hele hans livsverk er nøye knyttet sammen med RAF, til tross for at RAF to ganger kjente ham tjenestedyktig, og at det bare var med

list det lyktes ham å bli innrullert i flyvåpnet.

Whittle er født i Coventry, var meget flink på skolen, og allerede i guttedagene var han levende interessert i de britiske flyveres bedrifter i den første verdenskrigen. Han tegnet alle mulige slags fantasifulle flytyper som skolekameratene sammenlignet med de flyvende uhyrer i tegneseriene. Whittle var imidlertid fast bestemt på å bli flyver, og i januar 1923 reiste han sammen med 600 andre unggutter til en treningsleir som RAF drev ved Halton.

Whittle ble først forkastet på grunn av dårlig fysikk. Han var liten og spedbygget for sin alder, og tilfreds-

stilte ikke på noen måte de strenge krav RAF stilte til de fremtidige flyvere.

Han var både skuffet og skamfull, ikke akkurat fordi han absolutt ville lære å fly, men like meget på grunn av de planer han hadde om å bygge nye flytyper. Han gav seg ikke uten videre, men gikk i hard trening et halvt års tid, og innfant seg i treningsleiren igjen, men med samme negative resultat. Tredje gangen gikk det imidlertid bedre. Da gjennomgikk han alle prøvene fra begynnelse til slutt uten å gjøre oppmerksom på at han var blitt forkastet tidligere. Ingen kjente ham igjen, og han ble opptatt.

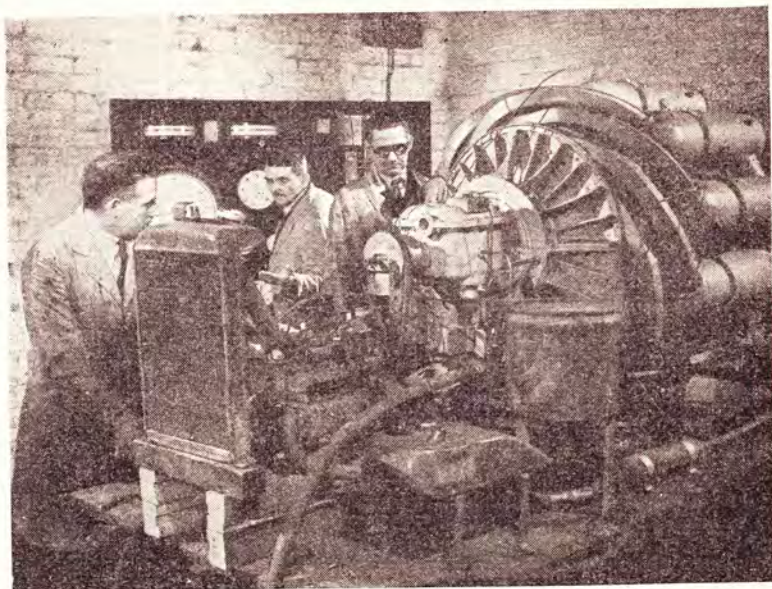
I 1926 kom han som flykadett til Cranwell, som er like viktig for flyverne som Sandhurst for infanteristene. I 1928 leverte han inn en bemerkelsesverdig eksamensoppgave, der han for første gang fremsatte teorien om å anvende gassturbinen i fly ved hjelp av jet-drevne propeller. Han antydte at den dag ikke var fjern, da stempelmotoren med sin propell ville være håpløst akterutseilt, dvs. hvis man skulle realisere håpene om å oppnå en langt større hastighet enn det var mulig med de gamle flytype-ene. På den tid regnet man 160 km. i timen for å være god fart for et fly, og Whittles lærere klødde seg nok litt i hodet mens de leste gjennom avhandlingen hans. De var iallfall så fremsynte, at de ga Whittle beste karakter og en liten prisbelønning for arbeidet. De neste fem år, måtte han konsentrere seg om flyvningen, men han fikk allikevel tid til å arbeide videre med planene om jet-fly.

Han hadde en usvikelig tro på seg selv, og i 1930 var han kommet så langt at tegningene var ferdige og

han tok ut patent på jetmotoren. Det var bare hans professor og noen få kolleger som trodde på ham og oppmuntret ham, men Whittle henvendte seg allikevel til Luftfartsministeriet med tegningene. Man var imidlertid ikke interessert, med den begrunnelse at «de tekniske vanskeligheter er for store».

Oppfinnelsen vant ingen tiltro på offisielt hold, og Whittle begynte på et ingeniørkursus for offiserer. Han ble imidlertid uttatt til å drive vitenskapelige studier ved Cambridge, og etter tre år tok han sin embetseksamen med utmerkelse. Han fortsatte et års tid ved universitetet, og en dag dukket det plutselig opp et par av hans venner, begge tidligere fly-offiserer og bad ham fortsette med jetundersøkelsene sine. De hadde ikke bare tillit til ham, men greide også å skrape sammen et par tusen pund sterling og med denne kapital dannet de så Power Jets Ltd. Luftfartsmyndighetene ble interessert, og tegnet aksjer i foretagendet, men inntok en temmelig reservert holdning. Jetundersøkelsene ble fortsatt betraktet som «meget langsiktige».

Begynnelsen var meget lite lovende. De første maskinene kom aldri lenger enn til prøvestadiet. De brøt sammen under testingen. Men de som virkelig kjente Whittle stolte på hans enestående dyktighet som matematiker og hans omfattende vitenskapelige skolering, og han hadde førsteklases folk med seg. I april 1937 var man kommet så langt at maskinen gikk for første gang, og to år senere fikk firmaet kontrakt på å levere en maskin som også kunne fly. Whittle og hans hjelpere fordoblet sine anstrengelser. Krigen var kommet, og man hadde



Fra jet-flyets barndom. Whittle (i bakgrunnen) og hans folk arbeider på jet-motoren i et nedlagt støperi

kjenskap til at både tyskerne og italienerne drev intense eksperimenter med jet-fly. Tyskerne var faktisk kommet så langt at de hadde konstruert jet-drevne fly allerede før krigen brøt ut, men under prøvene var det et eller annet som klikket, og mange mennesker ble drept.

Men en morgen skjøt det første Whittle-jet-flyet til værs et sted i England mens luften skalv av den karakteristiske, hvinende lyden. Det var et Gloster-fly, og selv om det ennå bare befant seg på prøvestadiet, gikk det 160 km. i timen fortere enn det hurtigste RAF-fly.

Jet-flyet ble for første gang satt inn i kamp i 1944 for å skyte ned flyvende bomber. Flyet skjøt ned flere bomber på et tokt enn noe annet fly. Samtidig slapp myndighetene ut ny-

heten om Whittles oppfinnelse, og han ble med et slag nasjonens helt.

I 1946 ble Power Jets Ltd. overtatt av Luftfartsministeriet. Whittle gikk ut av styret, og nektet å ta imot et tilbud på 48 000 pund for sine aksjer. Han lot seg imidlertid til slutt overtale til å ta imot 10 000 pund i erstatning, og det meste av dette beløpet delte han ut til sine medarbeidere. En velvilig sjel fortalte ham at han kunne kreve belønning for oppfinnelsen, men Whittle svarte: «Det kan ikke falle meg inn. Jeg er i aktiv tjeneste, og hvis regjeringen akter å takke meg for oppfinnelsen, så er det opp til dem.»

Ikke lenge etter at den annen verdenskrig var slutt, satte et Gloster-Meteor-fly med Whittle-jet-motor ny verdensrekord med vel 960 km. i ti-

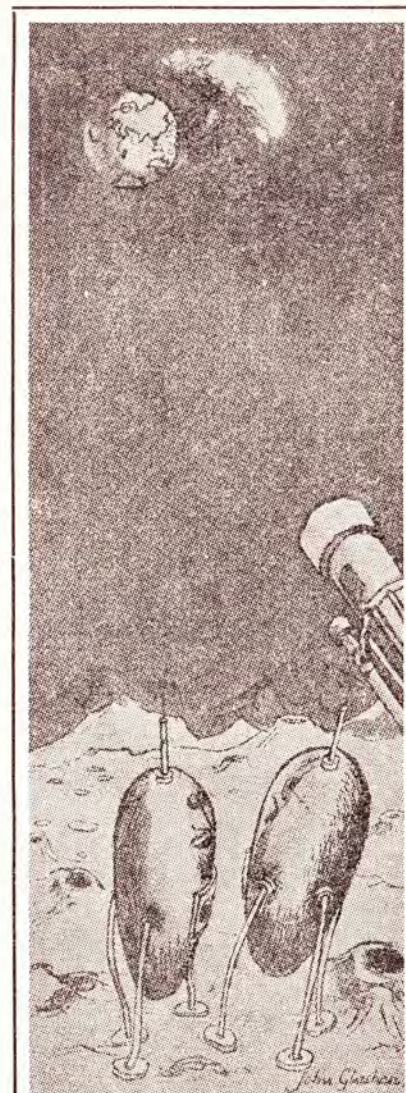
men. Året etter kom et Meteor-fly for første gang over 1000 km. i timen.

Freden førte ikke til roligere dager for Air Commodore Whittle. Luftfartsministeriet utpekte ham som leder for den fremtidige jet-forskning i Storbritannia. Han måtte også dra på foredragsturné til en rekke land, han måtte til Amerika for å motta Daniel Guggenheim-medaljen for fremragende innsats innen luftfartsvitenskapen. Det har inntil da bare hendt fire ganger at denne utmerkelsen er blitt tildelt forskere utenfor Amerika. Han ble også tildelt den høye amerikanske utmerkelse, The American Legion of Merit, og den ærverdige New York Times skrev: «Air Commodore Whittle hører med blant de fremste innen flyvitenskapen.»

Storbritannia uttrykte sin takknemlighet i 1948. Den kongelige kommisjon for belønning av oppfinnere besluttet å tildele Whittle 100 000 pund skattefritt. Denne sum ble tildelt de største admiraler og generaler etter den første verdenskrig, og var langt det høyeste beløp som noensinne er tildelt en oppfinner. Da Whittle fikk vite dette, mumlet han: «Det var sandelig pent av dem.» Så dikterte han en uttalelse til sin sekretær, hoppet inn i en drosje og kjørte bort for å være i fred. Fjorten dager senere ble han adlet.



I neste nummer forteller Sir Frank Whittle selv om jet-motorens første flukt.



— Jeg tror sandelig du hadde rett i at det var liv på jorden!

Svevefly til stratosfæren?

En amerikansk ingeniør, Victor M. Saudek, som er en erfaren sveveflyver, har foreslått å bruke svevefly med trykk-kabin til undersøkelser i stratosfæren.

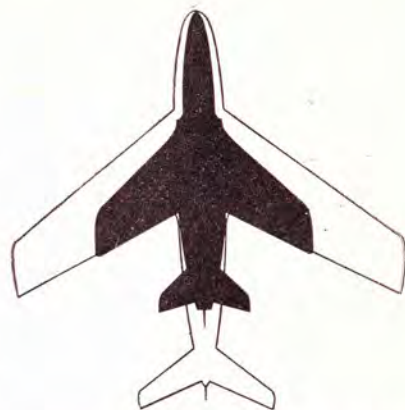
Vitenskapsmennene savner nemlig opplysninger om stratosfæren som på grunn av den tynne luften, egner seg bedre til flyvning med store hastigheter enn de lavere luftlagene.

En av grunnene til at man regner med at saken kan bli realisert er den at sveveflyvere i California er kommet opp i 13 500 meters høyde. Høyere kan man ikke gå med svevefly uten trykk-kabin. Flyverne var ikke i tvil om at vindene fra Stillehavet kunne ført dem opp i en høyde av omkring 21 000 meter. En vitenskapsmann ombord i et svevefly kunne ha sitt laboratorium med og selv gjøre sine iakttagelser. Raketter er nådd opp i 27 000 meters høyde, men de går for hurtig gjennom luftlagene til at instrumentene kan registrere detaljerte målinger.

Sveveflyvere i California har arbeidet med denne tanken. En regner med at flyet vil koste omkring 200 000 dollars. Dette er ikke mer enn det koster å sende en enkelt rakettkett opp i luften. Flyet må ha et vingefang på 36 meter.

Japan skal bygge jetfly

Japan skal nu begynne å bygge jetfly for første gang. Den japanske regjering har gitt Kawasaki Ltd., tillatelse til å bygge en serie T-33 treningsfly med støtte av de amerikanske luftstyrker. Flyene skal bygges på lisens fra Lockheed Aircraft.



Tegningen viser forskjellen mellom en Folland Gnat og en Super Sabre.

Mindre og lettere jagerfly

Av W. E. W. Petter

I forbindelse med det nye «lettvekter» jagerflyet Folland «Gnat», som vi presenterer under «Månedens Fly» i dette nummer (side 35), forklarer W. E. W. Petter her hvorfor dette flyet ble til og hvorfor det lette jagerflyet kan bli fremtidens løsen. Det er den samme Mr. Petter som har tegnet Folland «Gnat». Forøvrig har han også tegnet det berømte «Canberra» bombeflyet.

I våre dager lar tendensen i alle fremskritt seg best uttrykke med ordene «bigger and better». Og det er derfor sikkert mange fly-interesserte

som stusser ved disse planene om et lettere og mindre jagerfly. Hvorfor et lett jagerfly i det hele tatt? Hvilke fordeler kunne det ha og hvorfor har det ikke vært forsøkt før?

Behovet for en lett jager er oppstått av flere grunner. For det første har det moderne en-motorsjagerflyet tredoblet sin vekt siden Spitfire'n av 1940. Samtidig er omkostningene nå 10 ganger så store som de var. Årsaken til dette er først og fremst de store hastighetene som skyldes jetmotoren. Jetmotoren tar i seg selv ikke større plass enn den gamle stempelmotoren men dens fantastiske yteevne er avhengig av fem ganger så mye brensel til et vanlig tokt. Den store vekten og de store omkostningene skyldes også alle de nye tekniske hjelpemidlene som flyene nå blir utstyrt med. Hvor mye av dette utstyret som virkelig er nødvendig er et skjønnsspørsmål. Faktum er at for hvert kilo med ekstra-utstyr øker flyets vekt med minst 10 kg i konstruksjon, motor og brensel, ved siden av at det også blir mer vedlikehold på bakken. Dette er ting det hittil ikke har vært tatt tilstrekkelig hensyn til.

Mye i denne utviklingen er sikkert nødvendig. Men siden vi kan produsere og holde bare et begrenset antall slike fly — de er jo så kostbare og så vanskelige å operere med utenfor basene — må vi uvilkårlig spørre oss selv hva egentlig vitsen med et jagerfly er. Det jagerflyet jeg har beskrevet er kun et defensivt våpen, det er utviklet for å kunne bryte angrep med atom-bombefly på større byer. Det er nokså naturlig at det ikke har vært spart på noe innenfor dette område som slik angår den alminnelige sik-

kerhet. Men det er ikke til å komme utenom at hvis vi fortsetter å produsere slike jagerfly, så vil både vi og andre frie land i verden vanskelig kunne forhindre angrep mot andre, mindre og mer sårbare land. For dette formål trenger vi store antall jagere, både defensive — for bruk mot bombe- og jager-fly — og offensive til hjelp under operasjoner på bakken.

Av denne grunn tenkte flere av oss at det var nødvendig å gripe problemet annerledes an. I marinen hadde vi sett hvordan destroyerne var blitt så innviklede og så tungt bevæpnete at de mer lignet kryssere, og vi hadde sett hva man der hadde gjort for å sikre et tilstrekkelig antall lette eskorte- og angreps fartøyer.

La oss se litt på de tingene som har gitt jagerflyet øket vekt. I hvilken utstrekning kan utstyret reduseres uten at det går utover flyets effektivitet? En fører må vi ha, og idag trenger han et utskytbart sete, instrumenter, radio, elektrisitet, ventilasjon og trykk-anlegg, etc. Alt dette nødvendige utstyret kan imidlertid gjøres atskillig enklere og lettere. Annet utstyr som flyene nå har er ikke alltid nødvendig. Det er således ikke livsviktig for en jager, som bare kan operere i femti minutter, å være utstyrt på samme måte som et bombefly med ti timers operasjonstid.

Det viktigste utstyret på en jager er bevæpningen. England har nå en meget ildkraftig kanon som er utviklet siden den siste krigen, og to av disse gir atskillig større ildkraft enn de fire 20 mm mitraljøsene som jagerne dengang brukte. De siste engelske jagerne bærer fire av disse kanonene og jeg er ikke alene om å tro at to ville greie seg lenge på

en anvendelig, mindre jager. Jeg vil påstå at den lette, manøvrerlige jager vil oppnå de samme resultater mot bombefly med to kanoner, som den store moderne jageren med fire.

Den andre hovedårsaken til at de moderne jagerflyene er blitt så mye tyngre og så mye dyrere er yteevnen, og jet-motoren og brenselen som trengs for å oppnå den. Hvis den lette jageren overhode skal ha noen chance kan det ikke gjøres noe kompromiss på bekostning av yteevnen. Det er nemlig på den måten tidligere forsøk på å frembringe en lett jager er strandet.

At det ikke vil bli noe kompromiss denne gangen skyldes først og fremst den ting at vi nå har nådd en viktig milepel i utviklingen av jet-motoren. Det er bare ti år siden den praktiske utvikling av jet-motoren begynte og det var naturlig at motor-konstruktørene først valgte en motorstørrelse (6000-9000 lbs.) som ville passe såvel for bombefly som for jagerfly. Siden bombeflyets brenselforbruk er en svært viktig sak ble motorene konstruert for et høyt kompresjonsforhold, som nok er økonomisk i drift, men som koster mye mer i vekt og arbeid.

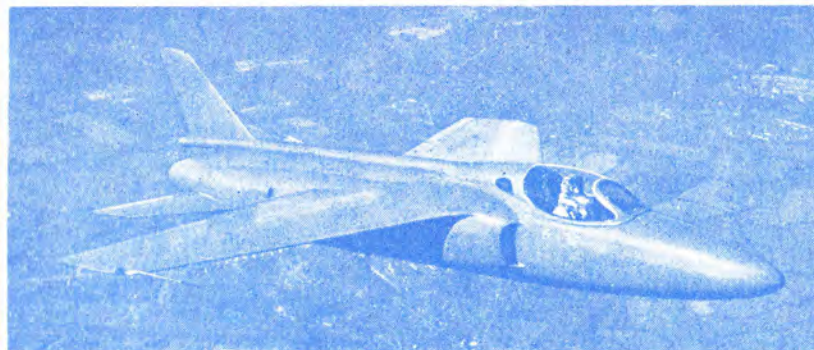
De siste par årene har vist at den nevnte størrelsesorden ikke har gitt jageren den ideelle vekt, og at en motor, bare halvparten så kraftig, kommer langt nærmere optimum. Flymotorfabrikkene har innsett dette, men fordi det ikke var noen etterspørsel ble ikke den mindre motoren videre utviklet. Fra den dagen den første fabrikk ga seg i kast med denne oppgaven har ikke jeg et øyeblikk tvilt på at det lette jagerflyet ville bli en suksess.

Til slutt enda en faktor som hjelper oss idag. Før mens hastighetene beveget seg mellom 500 og 600 km/t viste det seg at de «lettvektene» som ble prøvet var mindre effektive konstruksjonsmessig sett enn de større jagerne. Men for dagens store hastigheter er denne lille konstruksjonen, med sin større styrke og stivhet, sin større bror overlegen hva forholdet vekt-effektivitet angår. Dessuten er den mye enklere. Den lille maskinen lar seg ikke bare lettere manøvrere, men den lar seg også raskere forbedre enn en større. At man sparer så mye tid fra tegnebrettet til levering er faktisk en av de aller største fordelene ved det lette, lille jagerflyet.



MÅNEDENS FLY - 4:

Folland Midge er prototypen av verdens første «lettvekt» jagerfly, Folland Gnat, som ventelig vil oppfylle drømmen om «en 1200 km/t Spitfire». (Se artikkelen om «Mindre og lettere jagerfly» i dette nummer.) Gnat's standard-motor blir en Bristol Orpheus som er tre ganger så sterk som Midge's Viper og som vil gi flyet supersonisk fart i vannrett flukt.



MIDGE

Produksjon: Folland, England
(konstruktør: W. E. W. Petter)

Type: Lett jagerfly

Motor: Armstrong Siddeley Viper jet-motor. 1640 lb.
(Gnat vil ha Bristol Orpheus)

Topp-fart: 965 km/t.

Vekt: (Gnat: 2500-2750 kg)

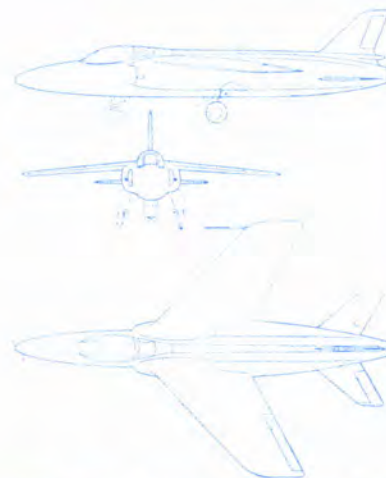
Utholdenhet: Over 1 time

Vingspenn: 6,30 m.

(Gnat: 6,76 m)

Høyde: 2,66 m

Lengde: 8,76 m



Andre opplysninger: Tegninger påbegynt 1952. Første flukt august 1954. Beregnet å møte kravene til land som av tekniske og økonomiske grunner ikke rår over større, mer innviklete jagere. — Gnat er utstyrt med vanlig VHF (Very High Frequency) radio, et enkelt radionavigasjonsutstyr, og to 30 mm maskin-kanoner med radar-sikte. NATO overveier bestilling av Gnat.



LUFTENS HELTER

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

TIDLIGERE ER UTKOMMET

- Nr. 1. **Oberstens dødsflyvning** — historien om Amerikas yngste oberst og mest berømte flyver og hans siste flukt
- Nr. 2. **Duell i luften** — fortellingen om det mest vanvittige kup som noensinde er foretatt i luften
- Nr. 3. **Først over Atlanteren** — historien om de to vågehalsene som utførte en av de største bragdene i flyhistorien
- Nr. 4. **De flyvende tigrene** — historien om jagerflyveren hvis navn ble en legende under krigen i østen
- Nr. 5. **Lydmurens forbannelse** — denne dramatiske fortellingen er om prøveflyveren Jacky Cloudy's lek med døden i 2000 km s fart
- Nr. 6. **Orkan på rute 423** — ingen flyver har vel noensinde vært med på noe så nervepirrende som det kaptein James Donahoe opplevet den dagen på rute 423

Disse nummerne kan fåes hos Deres bladforhandler — eller ved bestilling til Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo.

Følg med i Luftens Helter