

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 3 (23)

75 øre



Våghalven

AV JO HENDON

SVINØ



PARIS (MS. 760)



Produksjon: Morane-Saulnier, Frankrike.

Type: Fireseters sports- og liaisonfly.

Motor: 2 Turboméca Marboré II jetmotorer hver med 400 kg skyvekraft.

Vekt: Tomt, 1 963 kg; lastet 3 397 kg.

Toppfart: 650 kmt; marsjfart 560 km/t.

Rekkevidde: 1 100 kilometer.

Vingespenn: 10,15 meter.

Lengde: 10,03 meter.

Høyde: 2,60 meter.

Andre opplysninger: Paris er en videreutvikling av jager-treneren MS. 755 Fleuret og fløy for første gang i juli 1954. Flyet er det første fireseters jetfly beregnet på sivil bruk.

Etter en vellykket demonstrasjonstur i USA og Canada er Beech Aircraft Corporation sterkt interessert i å bygge Paris på lisens. En militær versjon, beregnet på liaisonstjeneste er under arbeid.

Våghalsen



I.

Skvadronleder Geoffrey Leonard Cheshire satte seg søvndrukken opp i sengen. Det tok noen sekunder før han oppdaget hvor han var og hvem som stod borte ved telefonen. Han gjespet og stirret spørrende på opppasseren.

— Telefon, sir.

Av Joe Hendon

Cheshire nikket, gjespet igjen, med en kraftanstrengelse kom han seg ut på gulvet og bort til telefonen.

Det var etterretningsoffiseren som ringte. Cheshire måtte komme

med en gang bort i obs-rummet. Det var noe fordømt viktig. Så hurry up, old boy!

Cheshire slengte mikrofonen på plass, tasset bort til sengen og satte seg.

Viktig? Akkurat som ikke alt var like fordømt viktig for en som ledet skvadron 617! Det der med viktigheten trengte han ingen etterretningsoffiser til å fortelle seg.

Så trett som han var! Han hadde følelsen av å ha blitt vekket i samme sekund som han var sovnet inn. Han så på klokken, den var litt på ni. Altså hadde han virkelig fått noen timers søvn. Ikke dårlig bare det! Det hadde vært litt av en natt! I nattemørket hadde han ført skvadronen sin til Boulogne for å riste litt opp i det torpedobåtrede tyskerne hadde der. Med sin Mosquito hadde han merkebombet, men sikten hadde vært dårlig, bare elleve av de svære Lancaster-flyene hadde fått tømt bombelasten sin over målet. De andre flyene hadde måttet ta med bombene hjem til gamle England igjen.

Det var gitt uttrykkelig ordre fra høyeste hold at ikke et eneste fly skulle kaste en eneste av de digre «jordskjelvbombene» på slump. Bare i ytterste nød skulle et fly dumpe bombelasten.

Det var nemlig ikke småbomber Lancaster-flyene førte med seg. Det var bomber på opp til 10 tonn. «Tallboys» ble de døpt. Skinnende blanke, strømlinjeformede bomber, som fra 6000 meters høyde knallet gjennom lydturen. Disse bombene grov seg mange meter ned i bak-

ken før de eksploderte og forårsaket noe som minnet sterk om et jordskjelv.

Orderen kom fra chefen for Group 5 som skvadronen sorterte under. Viseluftmarschal Cochrane mente det når han gav en ordre. De kalte ham forresten for «Talking bomb», sånn seg i mellom, både bakkemannskapene og flyverne.

Cheshire dro på seg strøpene og håpet på at de bombene de hadde sluppet over torpedobåtrede hadde gjort den virkning de alle hadde håpet på. Nå, resultatet ville de få se når fotoflyene hadde vært over stedet og tatt bilder.

Endelig var Cheshire kommet så langt at han kunne ta på seg uniformsjakken.

Hva pokker var det etterretningsoffiseren hadde ønsket ut nå? Han hørtes temmelig opphisset ut. Nå, det ville han jo få vite når han traff ham!

Cheshire kom seg ut, han gikk langsomt mot obs-rummet og kjempet mot trettheten...

II.

Det var en ønskedrøm som gikk i oppfyllelse da Cheshire overtok skvadron 617. Med sine 25 år var han den yngste groupcaptain i R.A.F. Ja, han var så forhippen på å få ledelsen av denne berømte skvadronen at han med glede gikk et trinn ned på rangstigen!

Skvadron 617 var akkurat noe etter hans hjerte! Den var satt opp utelukkende for spesielle jobber. Eller som luftmarsshall Harris had-

de sagt: La oss bruke denne skvadronen til spesielle oppdrag. Hver gang hæren eller marinen ønsker å få utslettet, en demning, et skip eller noe annet, da setter vi skvadron 617 på jobben! Karene kommer til å like en slik ordning. Hæren og marinen blir fornøyde. Og så putter vi alle de gamle gærningene inn i 617! Det er akkurat noe for dem!

«De gamle gærningene» var de mest hardkokte flyverne i R.A.F. Det var karer som svor, gråt og tryglet når de måtte ta den reglementerte seks måneders hvil etter utført «runde».

Skvadronen hadde med sine digre Lancasterfly utført utallige bombetokter. 617 hadde skrevet navnet sitt inn i R.A.F.'s ærefulle historie med digre bokstaver, da Cheshire overtok den. Hans forgjenger, Guy Gibson, hadde fått Victoriakorset for angrepet på Ruhrdemningene. Og selv skulle Cheshire også få denne skjeldne utmerkelsen.

To mann i samme skvadron, det sier nesten alt!

Cheshire lignet forresten ikke mye på ett av luftens store ess der han trasket mot obs-rummet, liten og smalskuldret. I grunnen liknet han mer på en litt undselig teologisk student enn en flyver med hundrevis av farefulle bombetokter bak seg. Han hadde utført flere turer enn de fleste innen R.A.F. da han kom til skvadron 617. Han var en iskald, beregnende djevel i luften. Han bestemte seg fort og uten nølen når han var midt oppe i det, slik en førsteklasses flyver må og

skal gjøre. Ja, og så var han fylt av ville idéer, som i grunnen ikke var så ville likevel når de ble pusset litt på.

Det var en ting Cheshire fant ut fort under sine bombetokter, nemlig det at bombingene ikke var presis nok. Altfor mange bomber ble strødd rundt temmelig langt fra selve målet. Riktignok var det satt opp «stifinneravdelinger» som droppet lysbomber over målet for å vise vei for nattbombeflyene som kom etter, men det nøyaktige målet var det værre med. Merkebombene ble derfor kastet mot målet, men disse merkebombene ble sluppet fra en altfor stor høyde, derved ble treffsikkerheten temmelig slett.

Det måtte merkbombes så å si fra null meters høyde, mente Cheshire.

For å bevise sin teori foretok Cheshire en merking fra lav høyde over München. Han smatt gjennom ildmuren med det tunge Lancasterflyet sitt, merket bombemålet og kom seg utrolig nok ut igjen uten at luftvernet greide å pille ham ned. Eksperimentet fikk alle tvilene, og det var mange, til å revidere sin oppfatning.

Men Lancasteren egnet seg ikke til lavflyving, det var en helt opplagt sak. Det var altfor stort - og altfor sakte. Flyet måtte stupe gjennom luftvernildene, merke målet og skvette ut igjen fortere enn fortrest. Cheshires øyne falt på Mosquitoen. Med sin hurtighet og sin manøvrerbarhet måtte den være brukbar. Flyet kunne brukes både natt og dag. Jo, Mosquitoen var flyet!

Cheshire forela det for sin chef, Cochrane, som var enig. Han lovet å gjøre sitt for å skaffe Cheshire Mosquitos til merkebombing, slik at skvadronen kunne drive forsøk med dem.

Men det å skaffe en Mosquito, det var lettere sagt enn gjort! Over alt ble det ropt etter den flytypen.

Men Cochrane gav seg ikke. Det endte med at han og Cheshire ble innkalt til luftmarshall Harris. Harris gikk rett på saken, han ville ha svar på om Cheshire virkelig trodde at han kunne stupe gjennom luftvernilden selv i fullt dagslys til så og si null meters høyde, plassere merkebombene og komme fra det med livet. Riktignok hadde jo Cheshire gjort det en gang med et Lancasterfly, men berodde ikke det på et fantastisk hell? Når nå tyskerne pøste på alt hva de hadde av flakk, hva så? Var ikke dette en idè som ville koste mange flyvere livet? Ville ikke den gi store tap av dyrebare fly?

Men Cheshire holdt på sitt. Det fantes ikke tvil i hans sjel. Han skulle greie det, ikke bare han alene, men de andre flyverne også, som ble tatt ut og trent opp til merkebombing på Mosquito. De skulle påta seg å plasere merkebombene innenfor en radius av 20 meter fra målet!

Cheshire fikk sine Mosquitos. Treningen begynte. Det viste seg at Cheshire hadde rett, merkebombene satt der de skulle. Men nå sto det igjen å vise det mot fiendtlige mål.

En dag meldte han fra at nå var

alt klart til å la Mosquito'en merke for Lancasterflyene.

Det ble bestemt at en flyfabrikk utenfor Toulouse skulle bombes. Skvadron 617 skulle merkebombe for alle de andre skvadronene - i lav høyde.

Det var med sittrende spenning Cheshire tok sin Mosquito opp den natten.

Stifinnere seilte over målet og slapp lysbombene sine. Området lå fullt opplyst da Cheshire strøk over det, vengte flyet og stupte ned mot fabrikk. Luftvernilden hakket tusenvis av granater opp i natten. Cheshire freste gjennom ildbeltet, trakk ut i lav høyde etter å ha plasert merkebombene sine. For fulle skafter bar det oppover. Det var som hver eneste luftvernkanon var stilt inn på Mosquitoen som kravlet oppover med alt det motorene kunne gi. I korketrekker-svinger gikk det.

Hadde jeg gjort dette med et annet fly enn med en Mosquito, tenkte Cheshire, så hadde det vært farvel med Geoffrey Leonard!

Da han endelig rettet ut og kikket ned var han ikke fornøyd med merkingen sin. Well, han fikk ta et stup til! Og så ulte han nedover igjen! Men også denne gangen var han misfornøyd. Alle gode ting er som bekjent tre, dermed braste han nedover for tredje gang! Denne gang satt merkebombene der Cheshire ville ha dem, midt i fabrikkområdet. Han kalte opp bombe-flyene. De tunge Lancasterflyene seilte inn over målet i 5000 meters høyde, og lot «jordskjelvbombene» hyle ned . . .

Den neste dag fløy observasjonsfly over stedet, flyfabrikken var så og si utslettet! De aller fleste bombene lå tett inn til der Cheshire hadde merkebombet.

Så nå hadde han vel bevist sin teori!

— — —

Cheshire ble lys våken da etterretningsoffiseren fortalte ham at nå var Hitlers hemmelige våpen i full virksomhet. Det var VI, de fryktede flyvende bomber som ulte inn over London og innvasjonshavnene.

— Kikk på dette her, sa etterretningsoffiseren og gav ham et forstørret foto som viste en kjempemessig betongbygning.

— Her er et av utskytingsstedene. Den må De ta dem av, Cheshire!

De hemmelige agentene våre har kikket litt på sakene. De tipper på at dette monstret har tak og vegger som minst er seks meter tykke! De må bruke de aller største bombene. Bygningen ligger i nærheten av et sted som heter Watten, rett bak Pas de Calais.

Etterretningsoffiseren gjorde en liten pause, så fortsatte han:

— De må ta med skvadronen Deres og bombe stedet i fullt dagslys! Det må handles fort! Denne betongbygningen skal og må ødelegges, det er ordre fra høyeste hold! Det må skje forbannet fort! Det gror opp det ene utskytingsstedet etter det annet. Vi må ødelegge dem i tur og orden. Så sett igang Cheshire — og lykke til!

Cheshire «satte i gang».

III.

Det tar tid og gjøre alt klart. Tokten skal planlegges til minste detalj. Mannskapene skal ha en hårfin orientering. Brennstoff skal fylles, kjempebombene skal heises på plass og hundredevis av små, men like viktige ting skal ordnes.

Vanligvis tok det over to timer å få skvadronen i luften, denne gang klarte de det langt under den tiden.

Oppgaven gikk ut på at skvadronen skulle forsøke å få plasert «jordskjelvbombene» så tett som mulig inn til betongmurene. Bombene graver seg mange meter ned i jorden før de eksploderer. På denne måten kunne det hende at fundamentene brøt sammen. Det var nemlig ikke sikkert at bomber som traff selve taket ville ha noen virkning. Kanskje ville de simpelthen sprette bortover som tennisballer!

Alt var klart til start. Men så kom den aller siste værmelding før de skulle ta av. Lavt skydekke over Pas de Calais! Den lå ikke mere enn seks hundrede meter over bakken. Bombene måtte slippes fra en høyde på omtrent 4500 meter.

Så begynte en uhyggelig lang ventetid som kunne få den mest sindige flyver til å sprette rundt av bare nervøsitet. Det er jo slik at minuttene før en tar av er det punktet hvor en kjenner mest til nervøsiteten. Og for karene i skvadron 617 ble det en ventetid som ble lengere enn lang!

Karene drev rundt flyene sine, glante opp i luften, forbannet metrologene opp og ned, som om de

var skyld i tåken over i Frankrike! Men noen måtte mannskapene la sin nervøsitet gå ut over. De lyttet til radioen som stadig meldte om at rakettbombene ulte inn over London.

Her lå de klare til å ta av, men denne forbannede tåken lot dem ikke slippe til. Og ikke viste de heller hvor stor skade disse V-bombene gjorde.

Timene sneglet seg frem. Mannskapene fikk ikke lov til å gå fra flyene sine. De fikk sendt mat til seg fra messen, men det var så som så med matlysten. Deres eneste tanke var å komme seg på vingene.

En lang sittrende nervøs dag gikk. Klokken hadde tikket seg frem til 23 da Cheshire gav ordre til at karene kunne gå til køys.

Mer utslitte enn etter en hard bombetokt stupte karene i skvadron 617 til køys. De hadde såvidt fått dratt ullteppene over seg da alarmen gikk. På med klærne i rasende fart og stormløping mot flyene. Endelig! Mørket hadde ingen betydning, bare de kunne komme avsted. Alle hadde jo en lang erfaring i nattflyving.

Da de hadde fått fallskjermene på seg ble starten utsatt igjen. Tåken hang fremdeles over Pas de Calais.

— Stikk til køys karer!

Bannende dro de til kvarteret. Det var ikke en mann som turde ta et veddemål på at de ikke ville bli purret enda en gang i natt.

Men de fikk sove helt til klokken syv neste morgen, merkelig nok. Metrologene kunne fortelle at det

var et svakt håp om at det ville bli lettere skydekke over Frankrike.

Flyverne gratulerte hverandre mens de sopte i seg den glovarme teen. Nå skulle de da endelig få komme avsted! Mannskapene samlet seg ved sine fly.

Men det ble bare med håpet om lettere skydekke. Ingen start. Så ble det til å drive rundt flyene igjen og vente og høre på kringkastingen som meldte om V-bombene som ulte sin dødssang over kjempebyen. Timene gikk. Over Frankrike hang tåken like tykk. Hvorfor hadde disse fordømte værprofetene gitt dem dette lille håpet? Her stod skvadron 617 klar til å ta av å få ødelagt denne kjempemessige betongbygningen hvor djevelskapet kom fra. Men tåken, denne fordømte tåken! Hadde den limt seg fast over på den andre siden av kanalen?

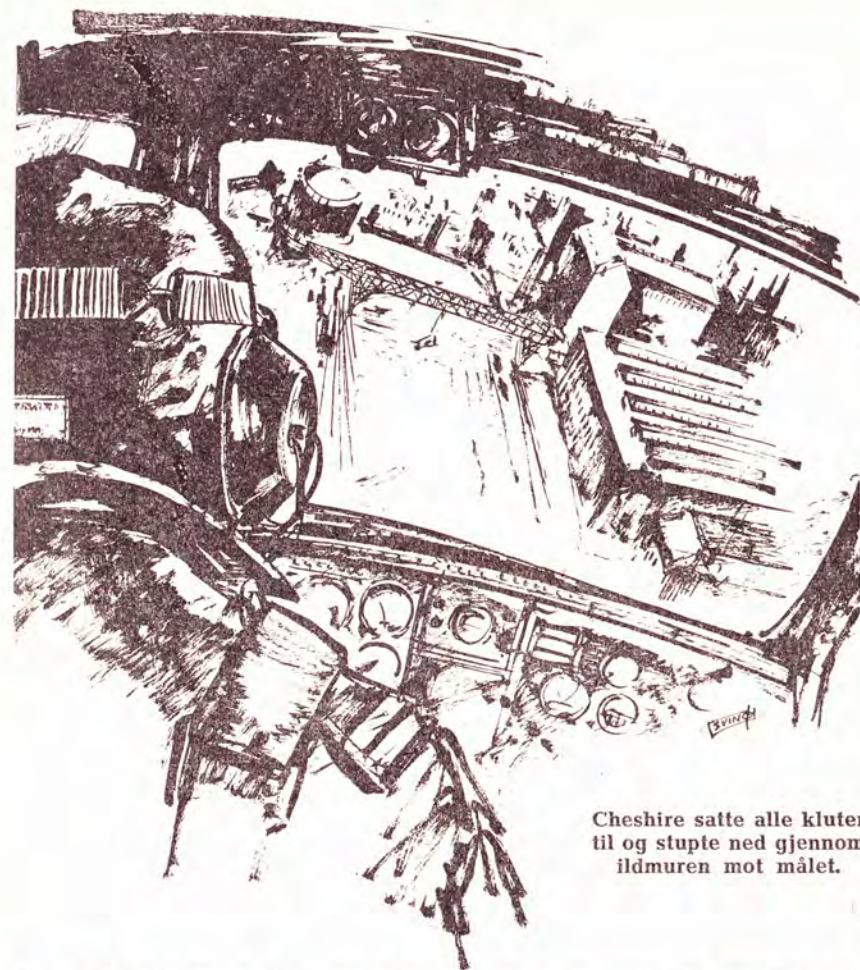
Noe nytt fra «metten»? Tåke.. tåke, djevelen ta alt sammen!

Men nå oppstod det et nytt og farlig problem for Cheshire. Akkurat som han ikke hadde nok fra før av!

Ville understellet på Lancaster-flyene tåle det veldige trykket? Hvert eneste fly var jo overbelastet. De tunge bombene, de toppfylte drivstofftankene. Det hydrauliske understellet kunne knekke sammen, hvis det ikke fikk hvile.

Og knakk det, ja da var tragedien der!

Cheshire turde nesten ikke tenke den tanken til ende. Det tok ikke lang tid før han tok sin beslutning. Han stod et øyeblikk å så på de digre Lancasterflyene som stod der



Cheshire satte alle kluter til og stupte ned gjennom ildmuren mot målet.

klare på rullebanen. Ett var sikkert, understellet på hvert fly måtte ha en skikkelig «hvile». En ting var han sikker på, han kunne ikke losse alle flyene samtidig for bombelasten sin. Da ville det ta timer før bombene kom på plass igjen. Cheshire gav ordre til at to og to fly av gangen skulle tømmes for bomber. Når så understellet på de to flyene hadde fått skikkelig hvile, så ble de gjort klare igjen

og så fikk to nye fly hvile. Det var en fornuftig løsning på problemet. På den måten stod det aldri mer enn to fly uten bombelast på rullebanen.

Men over Frankrike hang tåken fremdeles, alt var like håpløst. Cheshire og karene hans begynte så smått å drømme om en god, varm seng, den begynte å bli et fjernt godt minne.

Om morgenen den tredje dagen

gav Cheshire ordre til at mann-skapene skulle tørne inn.

Alle mann slengte seg fullt påkledd på sengene og fikk et par timers urolig søvn, og så gikk alarmen. Metrologene meldte at tåken holdt på å lette over Frankrike!

Karene flirte søvnig til hverandre. Det der var vel en slett spøk fra værprofetene, hva? Denne gang holdt værmeldingen hva den lovet. den ene motoren etter den andre hogg brølende i.

Cheshire spendte seg fast i sin Mosquito og smilte fornøyd til navigatøren sin, han kikket over mot den andre Mosquitoen som ble ført av Shannon.

Endelig fikk skvadronen luft under vingene. Den siste timen hadde vært et eneste jag for dem alle, især kanskje for Cheshire. Hundredevis av ting han måtte sjekke opp. Tidstabeller, hvor og når de skulle møte jagerflyene som skulle beskytte dem og hundrede andre små ting som er så viktige.

Men nå var de altså i luften. Alt var glemt nå, den overlange ventetiden, nervøsiteten.

Over kanalen bar det.

Cheshire feide over Calais for fulle skafter i et hundrede meters høyde! Det tyske luftvernet spilte opp, sporlysgrenatene ripte seg over himmelen, det smalt og glimtet fra alle kanter.

Men å finne målet, det var værre! På et kart kan det hele se så lekende lett ut, værre er det å finne målet fra et fly. Godt kamuflert var denne betongbygningen selv-sagt.

Cheshire lette og lette. Endelig

fant han den. Det var litt av en bedrift. Bygningen var usannsynlig godt kamuflert. Fra større høyde hadde de ihvertfall ikke funnet den.

Luftvernet la en ildmur rundt og over betongbygningen. Gjennom den ildmuren kunne ikke et fly klare seg. Cheshire betenkte seg ikke. Han stupte tvers gjennom ildmuren og plaserte merkebombene der han mente de skulle sitte, trakk opp og steg alt det de to motorene kunne gi.

Men da han kikket ned så han noe som fikk ham til å hyle av ergelse. Alle merkebombene han hadde sluppet var blindgjengere! Hver eneste en!

Han hadde bare ett å gjøre, Shannon i den andre Mosquitoen måtte ta jobben. Cheshire kalte ham opp. Og Shannon stupte, freste gjennom ildmuren på samme måte som sin sjef. Da han trakk ut etter stupet viste det seg at merkebombene hans lå temmelig nær målet.

Cheshire var tilfreds. Han så tydelig røken fra merkebombene. Nå kunne Lancasterene komme. De kunne ikke unngå å se målet nå. Han kalte dem opp. De kom inn i 5000 meters høyde. Kursen holdt de støtt og rolig, luftverngranatene sprang rundt dem, nå og da fikk et av flyene et vipp av en altfor nærgående granat.

Cheshire fulgte med, sittrende av spenning. Luften var som en kokende, hylende, brakende heksegryte under flakkilden. Men Lancaster-flyene holdt sin støe kurs. Hver mann på sin post. Nå så de røken

fra merkebombene, litt korrigerende på kursen.

For første gang så Cheshire en «Tallboy» bli sluppet i fullt dagslys. Det var et uhyggelig syn, syntes han. Bomben falt, fortære og fortære, der smalt den gjennom lyd-muren, i neste øyeblikk boret den seg mange meter ned i jorden og så kom eksplosjonen, tonnevis av jord og stein ble kastet høyt opp i luften.

Den ene jordskjelvbomben ulte ned etter den andre.

Og så var det gjort. Langsamt gikk bombedørene igjen. Kursen ble satt mot gamle, gode England.

Da fotoene fra tokten ble fremkalt viste det seg at Shannons merkebomber var fallt omtrent 70 meter fra betongbygningen.

Cheshire og karene hans håpet inderlig på at bombingene hadde greid å skade anlegget likevel.

IV.

Dagen etter dro Cheshire med skvadronen sin til Wigernes hvor det også var en utskytingsrampe for V-våpen. Men da de kom frem lå tåken som et beskyttende teppe over målet. Det var bare å dreie 360 grader å komme seg hjemover uten å ha fått sluppet en eneste bombe.

Det var en tanke som stadig kretset i Cheshires hjerne. Han kunne ikke bli kvitt den. Mosquitoen hadde vist seg og være et meget brukbart fly til merkebombing. Men fantes det ikke et fly som egnet seg enda bedre til det formålet? Ett som gjorde større fart, og var enda mer manøvrer-

bart enn Mosquitoen? Et fly som han kunne vri rundt i alle slags stillinger. Hoppe «bukke» over hus-tak og andre hindringer når han raste frem mot målet for å merke?

En jager var tingen! Nettopp en jager! Cheshire la saken frem for plasskommandanten på Walldon, Sharp het han.

— Det der låter ikke ille, sa Sharp. Du er absolutt inne på noe der, Cheshire! Hva mener du om en Mustang eller en P.38, du vet, disse amerikanske jagerne.

Cheshire ble i fyr og flamme. Flott! Mustang eller en P. 38! Kunne Sharp trylle frem enten den ene eller den andre?

Sharp lovet å legge frem saken for Air Ministry og det på flyvende flekken. Men de høye herrer delte ikke Cheshires syn. Det ble blankt avslag.

Sharp hadde arbeidet en tid sammen med amerikanerne. Han kjente dem som karer som kunne ta en avgjørelse på flekken. Han bestemte seg til å snakke med dem. Han ville ta et fly og dra til en amerikansk stasjon og prate med dem. Som sagt så gjort. Sharp fløy.

I mellomtiden dro Cheshire med skvadronen sin til Wigernes i et nytt forsøk på å blåse opp rakettbasen der. Men også denne gangen stod værgudene på tyskernes side. Venderis igjen. Men Cheshire gav seg ikke. Da de for tredje gang var over målet var det noenlunde bra sikt. Cheshire stupte for å plasere merkebombene sine. Da han trakk ut av stupet viste det seg at alle merkebombene hadde hengt seg opp! Han måtte få en av de andre

Mosquitoene til å gjøre jobben, noe han ikke likte. Cheshire tok alltid den værste jobben på sin kappe. Han sparte seg aldri.

Lancasterflyene plaserte jord-skjelvbombene sine på merkene. En tyveåring, det var forresten fødselsdagen hans, plaserte sin bombe midt i blinken. Litt av en fødselsdagspresang!

På dette bombetoktet mistet skvadronen ett fly. Det fikk en fulltreffer i venstre bensintank og styrtet brennende ned.

Det var det første flyet skvadron 617 hadde mistet på tre uker! Det var som om døden hadde glemt dem for en stund, men nå lot det til at han husket dem igjen. Hverken før eller senere i skvadron 617, historie hadde det hendt at døden hadde glemt dem så lang tid. Riktignok var en eller annen blitt såret under tokt, eller et fly hadde landet gjennomhullet og ble kjørt direkte på skraphaugen. Men nå begynte altså døden å herje i rekkene igjen.

Da Cheshire gjorde landingsrunden over Walldon etter toktet så han noe som gledet ham stort. På flystripen stod en enslig jager, en Mustang! Plasskommandant Sharp hadde klart det!

Cheshire hadde ikke før fått av seg fallskjermen før han løp bort til Mustangen. Sharp tok smilende imot ham. Han fortalte at han ikke hadde brukt lang parlamentering med amerikanerne. De hadde hørt tålmodig på ham og så hadde de sagt - Sure, that's O. K.

En amerikansk flyver hadde fløyet jageren hit til Walldon. Han skulle gi Cheshire en liten utsjek-

king på Mustangen, men amerikaneren hadde liten tid, lot det til. Han snakket i rivende hast og pekte og stod i. Plutselig sa han sjo og hei, so long old boy og så var han borte!

Cheshire stod ved siden av jageren og følte seg temmelig svimmel. Mekanikerne samlet seg rundt jageren de også. De stod der og klødde seg i hodet, det samme gjorde Cheshire.

Jaså, dette her var altså en Mustang. Morsomt å få se den på nært hold! Men hvorfor hadde ikke amerikanerne sendt med en mekaniker? Var det virkelig meningen at de skulle klare den jobben?

Mens de stod der og klødde seg i hodet gikk det plutselig opp for Cheshire at her hadde han kanskje gitt seg ut på glattisen!

Aldri før hadde han fløyet en amerikansk jager. Det var jo så sin sak, men værre var det at når han tenkte bedre etter hadde han ikke sittet bak spaken på et ettmotors fly siden han tok de første flytimene sine for en fem års tid siden. Da var det jo ikke akkurat en jager med svimlende fart han førte! Nå vil sikkert mange trekke på skulderen å si noe slikt som at det er da vel ikke noen sak for en flyver som har fløyet flermotors fly å gå over på et ettmotors. Men der tar man feil, især når en skal over på en jager. Men nok om det, heller ikke hadde Cheshire navigert alene på mange, mange år. Både på Lancasterflyet og på Mosquitoen hadde han hatt en velutdannet og dyktig navigatør som han kunne stole helt på. Og så, på toppen av

det hele, nå måtte han også være sin egen skytter, og sin egen radiomann! Var det noe rart i at Cheshire følte seg på gyngende is?

Cheshire kikket bort på mekanikerne som fremdeles klødde seg i hodene, mekanikerne glante tilbake. Litt etter gikk de alle i gang med og kikke litt nærmere på Mustangen. De skjønnte enda mindre enn Cheshire. Det tok faktisk lang tid før de oppdaget hvor de skulle fylle bensin på denne amerikaneren!

Men Cheshire hadde noe annet å gjøre enn å stå her å kikke på Mustangen. Han bestemte seg for å stikke opp på en prøvetur med den når han fikk anledning til det. Han måtte lære å kjenne flyet før han tok det på et bombetokt.

Sjansen på prøveflyving fikk han ikke. Allerede neste morgen fikk Cheshire ordre til å ta med skvadronen sin for å bombe rakettbasene ved Siracourt.

Han gav ordre til å feste merkebombene på Mustangen. Han hadde bestemt seg til å merkebombe med den! Mekanikerne gikk igang, men nå viste det seg at bombene ikke passet i opphenget! Mekanikerne lovet å fikse det og de greide det, så var den sorgen slukt, til Cheshires store glede.

Men så var det navigeringen da! Cheshire hadde glemt en god del av den kunsten. Men han fikset det også. En av navigatørene hjalp ham med å stikke ut kursen, det hele ble tegnet ned på et stykke papir som Cheshire festet til kneet ved hjelp av en knappnål.

Og så var det å lære å kjenne Mustangen! Han bestemte seg til å gå opp med jageren en halv times tid før de skulle ta av med Lancasterne, så fikk han altså en halv times tid til å føle den på tennene.

En ting turde Cheshire ikke gjøre, å lande med den før bombetokten var over. Han turde ikke ta sjansen på en landing. Han ante jo ikke hvor snild en Mustang i virkeligheten var. Tenk om han knekket understellet i landingen. Nei, han fikk holde seg i luften.

Så ble det en halv time til start. Cheshire klemte seg i den trange cockpiten på Mustangen, festet selene. Tok et siste overblikk over alle instrumentene foran seg ga gass og Mustangen føk bortover rullebanen som et skudd. Lekende lett slapp jageren rullebanen, Cheshire lot den stige opp mot det det uendelige blå.

Den halve timen viste seg å være nok for Cheshire. Han lærte temmelig mye om jageren på den tiden. Den var meget lettere på rorene enn en Mosquito. Han kunne vri den i alle de stillinger han lystet. Mustangen var alltid like villig. Han stupte med den, trakk opp, opptrekket var den reneste «black out».

Det var en veldig sjanse Cheshire tok. Å lede et viktig angrep fra et for ham nesten ukjent fly. Men Cheshire hadde ikke vært den mannen han var hvis han ikke hadde tatt en slik sjanse. I grunnen var han litt av en gambler.

Han kikket på klokken, nå var halvtimen snart forbi. Nå skulle

han altså være sin egen navigator, sin egen skytter og radiomann.

Han vred Mustangen inn i et stup, flyplassen vokste opp mot ham med svimlende fart. Han freste lavt over plassen så propellene på Lancasterflyene hakke seg rundt på tomgang.

Halvtimen var gått. Flyene under ham satte seg i bevegelse. De samlet seg i en par tusen meters høyde og kursen ble satt.

Cheshire følte seg glad og trygg i jageren sin. Endelig hadde han funnet det idelle flyet til den viktige merkebombingen. Nå skulle hver eneste merkebombe sitte midt i blinken. . .

Fra god høyde så Cheshire de mektige betonghallene som skjulte de underjordiske utskytingsbasene og lagrene av V-bomber.

Cheshire kikket etter Lancasterflyene sine, men han kunne ikke se dem ennå, de kom snart. Jo, der så han dem, som orsmå svarte prikker, prikkene vidde seg ut til fly.

Han gjorde seg klar til å stupe, kjente etter om selen satt slik den skulle. Trakk pusten godt inn, med rolige øyne gransket han målet, vred flyet rundt og gikk i et nesten loddrett stup for fulle skafter.

Luftvernilden forsøkte å stoppe ham. Han slapp lykkelig gjennom ildbeltet, luftvernet fulgte med nedover, men Mustangen var for rask. Maskingeværer blandet seg inn i leken, men forgjeves.

Cheshire plasserte merkebombene der han hadde bestemt seg til å plasere dem, et par fot fra betongveggene!

Oppover bar det. Han snodde seg mellom eksploderende granater og slapp ut av ildteppet. Kalte opp karene i Lancasterflyene.

I stor høyde kom bombeflyene drønnende. Merkene fortalte tydelig hvor «jordskjelvbombene» helst skulle plaseres. En av jordskjelvbombene boret seg fire, fem meter rett ned i betongtaket før den eksploderte. En annen falt rett ved betongveggen, nok en nesten på samme sted. Dermed var det gjort! Den veldige bygningen raste sammen!

Da alle Lancasterene hadde lettet seg for bombelasten ble kursen satt for kanalen.

De nådde Walldon sammen med nattemørket. Den ene Lancasteren gikk ned etter den andre. Cheshire «hang» over dem og så langt etter hvert fly som tok bakken. Når det siste flyet var kommet velberget ned var det hans tur.

For første gang skulle han foreta en landing med denne jageren - og det i mørket! Han forberedte seg på det værste. Alle de som stirret spent opp i mørket hadde vel sine tanker om hvordan dette skulle ende!

Nå var det hans tur! Han fikk hjulene ut og flapsen ned, ja så var det ikke noe annet å gjøre enn å gå inn for landing. Han så ned på de forlokkende lysene mens jageren sank. Han slo hooden bakover, vingegled en smule for å komme rett inn over landingstripen. Nå fikk det bære eller briste!

Det gikk fint merkelig nok! Mustangen satte seg pent og pyntelig, alle som stod og så på

begynte å puste igjen. Cheshire bremsset forsiktig opp og jageren rullet farten av seg og stoppet. Den var like hel som da han hadde tatt den opp! Cheshire strøk av seg hjelmen og tørket en svett panne.

Etterpå kunne han ikke huske hvordan han hadde klart det! Men faktum var, han satt i jageren og den stod trykt på jorden! Pent og rolig.

V.

Men så var det utskytingsbasene ved Pas de Calais. Det ble en febrilsk tid. Fra det grydde av dag var skvadronen i høyeste alarmberedskap, men været var like dårlig som forrige gang. Denne basen måtte ødelegges, ikke bare den, men det var mange fler som stod på tur.

Alle var klar over at det snart ville dukke opp enda et nytt hemmelig våpen. Hva det var, nei, det visste ingen men at det kom, det var de alle like sikre på.

Den forbannede ventingen begynte igjen, nervene stod på høykant. Rett som det var tok skvadronen av. Kom i kamp med tyske jagere, fløy gjennom ildbelter av flakk, når de så endelig hadde kjempet seg frem til målet så lå tåken tett over det. Så måtte de kjempe seg hjem igjen, vente og vente. Cheshire klarte å holde karene sine i trim. Et vennlig og oppmuntrende ord hadde han til alle, han delte sorg og glede med dem. Han kunne den kunsten å snakke med mennesker.

Nå hadde han gjort 98 turer uten pause. Etter statistikken skulle han for lengst være død! Ja, han var

rett og slett en fornærmelse mot alt som hadde med statistikk å gjøre! Fyren fløy jo med livet på lån!

Endelig en dag lettet tåken. Angrepet var denne gang de store lagrene med flyvende bomber ved Creil, ikke langt fra byenes by, Paris.

De hemmelige agentene hadde meldt om at lagrene lå dypt ned i jorden. Hensikten med dette bombetoktet var å få taket til å styrte sammen slik at veiene inn til lagerplassene ble blokert.

Cheshire sendte et fly i forveien for å sjekke opp sikten og været helt nøyaktig.

Cheshire fløy sin Mustang. Han hadde 17 Lancasterfly med på dette toktet. Med vanlig dyktighet og dristighet plasserte han merkebombene der de skulle sitte. Lancasterene drønnet inn over målet med åpne bombedører og det ene «jordskjelvet» etter det andre rystet målet under dem.

Lageret ble fullstendig begravet. Jernbanen som fraktet bombene opp fra jorden var det ingen ting igjen av.

Neste dag var de på vingene igjen. Denne gang gjaldt det noen kjempekanoner som tyskerne holdt på å montere ved Mimoyecques. Disse kanonene var kjempedigre med utrolige lange kanonløp, bortimot 150 meter lange! De skulle være i stand til å slenge 500 tonns sprengstoff pr. dag over London! War Office viste ikke noe mer om disse kanonene enn at de var et av Hitlers hemmelige våpen.

Det var uhyre vanskelig å finne

kanonstillingene fra luften, stil-
lingene var underjordiske og det
som var over jorden var mesterlig
kamouflert. Men Cheshire fant dem!
Han merket dem og så gjorde Lan-
casterene resten! Med dette hadde
Cheshire fullført 100 tokter.

Da han landet på Walldon med
sin Mustang var det beskjed til
ham at han skulle melde seg i
group. Klokken var litt over mid-
natt.

Han gikk dit, der satt viseluft-
marshall Cochrane og ventet på
ham.

Cheshire kastet et tilfeldig blikk
på en stor kalender som hang på
den ene veggen.

— July 12.1944, leste han distre.

Cochrane så opp fra noen papirer
han hadde sittet og bladd i.

— Jeg sitter her å kikker på
papirene dine, sa han. Er du opp-
merksom på at du nettop har gjort
din tur nummer hundrede i rekke-
følge?

Cheshire ristet på hodet og lurte
hvor chefen hans ville hen.

— Det er på tide du slapper av
Cheshire. Dette kan klare seg. Tait
overtar skvadronen etter deg. Du
har gjort en veldig god jobb Che-
shire!

Cheshire tente på alle pluggene!
Han føk opp. Slappe av? Sludder og
tøys! Her ville han være, her likte
han seg! Men Cochrane var ubønn-
hørlig. Her hjalp det ingen kjære
mor.

— Det blir ikke bare du som
slutter, sa Cochrane. Tre mann til
går, Shannon, Munro og Mac-
Carthy. Dere har gjort mere enn
noen kunne ha drømt om. De tre
har fløyet i et strekk nå i to år,
det er mer enn nok for dem også.

Cheshire måtte gi seg. Det nyttet
ikke å få overtalt «Talking Bomb»!

Det ble en dundrende avskjeds-
fest for de fire som alltid vil bli
husket i skvadron 617! . . .



Avro Lancaster bombefly.

ETTERSKRIFT

Skvadron 617 er på vingene
ennå, men de siste Lancasterflyene
er tatt ut av tjenesten, nyere fly-
typer har avløst dem.

Og de «gjerne karene» fra kri-
gens tid er spredt for alle vinde.
Hver og en av dem fortjente sin
egen bok for sitt mot, sin offervilje
og sin innsats. Disse tøffe fandan-
ivoldske karene fra den berømte
skvadron 617 tok under krigen i
mot mer enn 150 medaljer og andre
hederstegn! To av skvadronle-
derene, Gibson og Cheshire, fikk
den høyeste utmerkelse i Storbri-
tania, Victoriakorset.

Gibson er død. Han styrtet ned i
1944. Han hadde lenge vært ute av
aktiv tjeneste, men til slutt orket
han ikke å sitte på et kontor. Han
søkte seg over i aktiv tjeneste igjen
og kom tilbake til group 5.

Det siste karene hørte fra ham
var over radiotelefonen:

— O.K. karer! Prima! La oss
komme hjem. . .

Men Group captain Geoffrey
Cheshire lever! Den underlige fyren
med alle sine forunderlige idéer.
Det er ikke få idéer han har fostret
siden krigen sluttet! En gang fant
han på at han ville fly orkidéer fra
Det karibiske hav til New York!
Og så fikk han den idéen at han
ville kjøpe en skute sammen med
noen kamerater. De skulle slå seg
ned på en ubebodd ø! Idéer like
originale som han selv. Cheshire
førte en svært omskiftende til-
værelse de første årene etter krigen
Han hadde religiøse kriger. Han
ble lut fattig. Han pleiet syke og
lot dem dele værelse med seg. Che-



Group Captain G. L. Cheshire var of-
fisiell britisk observatør ombord i et
av de amerikanske flyene som slapp
de første atombombene over Japan
i 1945. På bildet forteller han om sine
inntrykk i BBC.-

shire var mannen med det store
hjertet som bare ga uten tanke på
å få noe igjen for sin gavmildhet.

Til slutt fant hans tidligere sjef,
viseluftmarshall Cochrane en jobb
til ham hos Barnes Wallis, mannen
som konstruerte de såkalte «Tall-
boys» som Cheshire og karene hans
hadde fraktet så ofte den gang da
krigsguden hadde plantet sin blo-
dige jernhel over stakkars Europa.

Ringen var sluttet for Geoffrey
Leonard Cheshire, V.C. D.S.O.
(2 bars) D.F.C.

Dette som er blitt fortalt her, er
bare en brøkdel av hva Cheshire
har opplevet, men vi håper at det
kan gi et lite bilde av mannen og
mennesket Cheshire!



LUFTPOST

Forsøksfly med 6400 km/t.

De forente stater planlegger å bygge et rakettdrevet forsøksfly som vil kunne fly med en hastighet av 6400 kilometer i timen. Flyet blir kalt X-15. Man regner med at det vil kunne være på vingene i løpet av to år.

Forsøksflyet vil bli brukt til å løse de mange problemene som melder seg i forbindelse med friksjonen, styringen og andre ting ved den meget høye hastigheten. Disse forsøkene vil åpne muligheten for hurtigere fly i fremtiden. Man regner med at X-15 vil komme opp i 61 000 meters høyde, eller i allefall betraktelig høyere enn de 38 600 meter som forsøksflyet Bell X-2 nådde. I denne høyden vil de vanlige styre-apparatene som blir brukt på fly i dag være av liten verdi. Det nye forsøksflyet vil derfor etter all sannsynlighet bli utstyrt med raketter på vingespissene for å kontrollere retningen.

Non stopp jorden rundt på 45 timer

I forrige nummer fortalte vi om den planlagte jordomflyvning over begge polkalottene med jetbombeflyet B-52. Siden bladet gikk i trykken har tre

fly av samme type fløyet jorden rundt non stop — den andre veien. Turen gikk over Atlanterhavet til Fransk Marokko, til India, Ceylon, Filippinene og Guam og over det østlige Stille-

havsområde. Anvendt tid var 45 timer og 19 minutter, hvilket gir en gjennomsnittsfart av ca. 850 kilometer i timen.

Punktum finale

Etter ni års kontinuerlig produksjon av F-86 Sabre er det siste fly av denne typen (en F-86F) ferdig fra North American fabrikkene i Los Angeles. Produksjonen vil imidlertid fortsette i fire andre land og de 6000 Sabrene som det amerikanske flyvåpen disponerer vil fortsette i tjenesten.

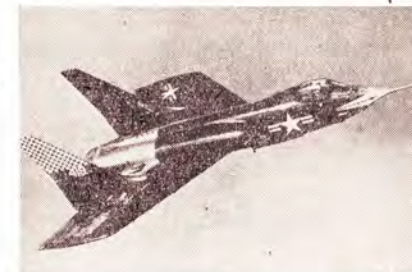
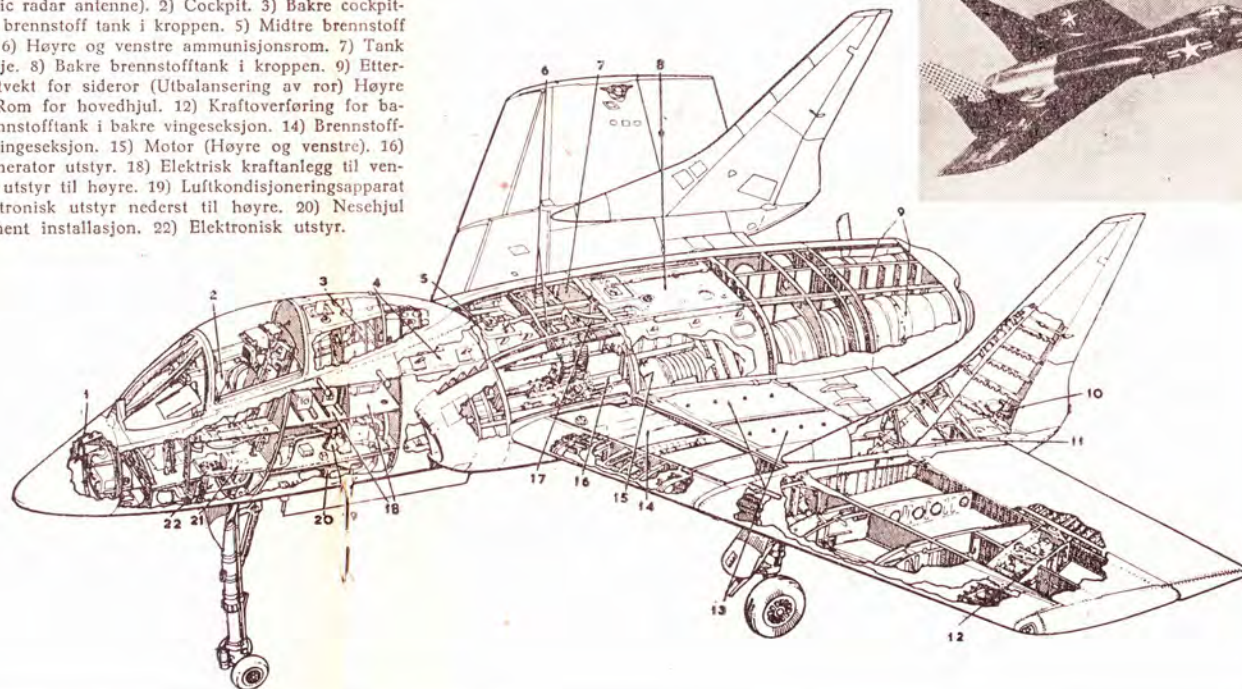
Den første Sabre fløy for første gang 1. oktober 1947 og den første produksjonsmodellen var i luften syv måneder senere. Produksjonen av F-100 Super Sabre vil fortsette.

Finland bygger engelsk jager

Finnland som i høst bestilte 12 Folland Gnat jetjagere (se L.H. nr. 7) i England, skal nå begynne produksjon av disse flyene på lisens.

Chance Vought CUTLASS (F7U-3)

1) Radome (Plastic radar antenne). 2) Cockpit. 3) Bakre cockpit-rom. 4) Forreste brennstoff tank i kroppen. 5) Midtre brennstoff tank i kroppen. 6) Høyre og venstre ammunisjonsrom. 7) Tank for hydraulisk olje. 8) Bakre brennstofftank i kroppen. 9) Etterbrenner. 10) Motvekt for sideror (Utbalansering av ror) Høyre og venstre. 11) Rom for hovedhjul. 12) Kraftoverføring for ballanseror. 13) Brennstofftank i bakre vingeseksjon. 14) Brennstofftank i forreste vingeseksjon. 15) Motor (Høyre og venstre). 16) Kanoner. 17) Generator utstyr. 18) Elektrisk kraftanlegg til venstre. Elektronisk utstyr til høyre. 19) Luftkondisjoneringsapparat til venstre. Elektronisk utstyr nederst til høyre. 20) Nesehjul rom. 21) Instrument installasjon. 22) Elektronisk utstyr.



Alle flyr i IDAHO

Når en snakker om Idaho går tanken tilbake til cowboyer og kvegflokker, ensomme rancher på uendelige høysletter, ville anteloper på præriene og ville hester i canyon'ene.

Idaho er forøvrig en cowboy- og kvegstat den dag idag. Men idag rir ikke cowboyene lenger langs de milelange grensene mellom ranchene. De flyr.

Og det finnes ennå folk som fanger inn ville hester i bortgjemte canyons, og selger dem. Men de driver ikke denne jakten fra hesteryggen. De flyr.

Når den ensomme rancher idag får besøk av en handelsreisende hører han først flyduren over hustakene.

Svar til 50 kroners spørsmål II

i januar nummeret av LUFTENS
HELTER

1. a) Roald Amundsen. b) Hans Dons. 2. Knop. 3. North Atlantic Treaty Organization, Braathens South-American & Far East (Airtransport A/S). 4. SAAB Safir. 5. a) John Cunningham. b) Douglas Bader. c) Charles Yeager. 6. Fairey Delta II. 7. 3 000 km/t. 8. Scancopter Service A/S.

50 kronen tilfalt:
Rolf I. Roald,
Prinsensgt. 8a, Trondheim.

Selgeren lander på jordet og kommer til gårds med det han har å tilby, fra knappenåler og bendelbånd til televisjons-apparater og livsforsikrings-poliser.

Sheriffer og viltvoktere, leger og forstmenn, offentlige embedsmenn og private næringsdrivende, alle tar de flyet i bruk i dette landet med de uendelige store avstandene og hvor de økonomiske forhold er såpass rummelige at det ikke lenger sees på som luksus å ha privatfly.

Selve landets beskaffenhet gjør at flyene har vist seg å være andre transportmidler fullstendig overlegne på mange felter. Landet er gjennomskåret av dype canyons. I gamle dager kunne det ta to-tre uker å nå frem til grensedystriktene fra hovedstaden, Boise, når en brukte hesteryggen. Selv idag, i bilenes århundre, må en regne med å måtte bruke to-tre dager med bil på en strekning som en lett tilbakelegger med fly på et par timer. Og tiden koster som bekjent mange penger i Amerika.

Etterhvert som flere og flere mennesker anskaffet seg private fly ble det nødvendig å anlegge flyplasser. Når det gjaldt byer som trafikeres av de store flyrutene var jo saken enkel nok, her har stat og kommune bidratt til å bygge de nødvendige plassene. Men inne i landet er det de som eier flyene som også bygger plassene. Rancherne kjører ut traktorer og bulldozere og legger rullebaner rett foran vånings-husene, og de private flyklubbene bygger ofte flyplassene sin ved «dugnad». Terrenget ligger stort sett gunstig an for det, og det mangler som regel heller ikke på passende redskap. Alt ialt

50 kroners spørsmål (IV)

Hvilket fly er dette?

Løsning sendes til LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Stortg. 31, Oslo INNEN 25. MARS. I tilfellet av flere riktige løsninger blir det foretatt trekning.

Flyet er _____
Navn _____
Alder _____
Adresse _____



er det bygget 197 flyplasser i staten Idaho, og flere blir bygget etterhvert.

Typisk for forholdene er den måten innbyggerne i byen Carey bygget flyplassen sin på. Carey er en liten by, og kommunen eide ikke midler til å bygge flyplass for. En fant ut at det ville være tilstrekkelig med en mellomstor plass, og runvwayene kunne gruslegges istedet for å støpes i betong.

En dag rykket 200 av byens borgere ut med ikke mindre enn 80 traktorer og bulldozere. Arbeidet ble satt i gang med amerikansk fart, og om aftenen var flyplassen klar.

For de avsidesliggende ranchene har flyene revolusjonert tilværelsen fullstendig. Folk som før måtte bruke flere dager for å komme frem til en by, kan nå rekke den i løpet av et par timer. Da innbyggerne i Stanley, et lite avsidesliggende sted mot

grensen av Oregon, overveiet hvorvidt de skulle bygge flyplass eller ikke, skjedde det noe som fikk dem til å bestemme seg hurtig.

På en ranch i nærheten hadde en mann blitt kastet av hesten, og etterpå hadde hesten så å si knust det høyre benet hans ved å trampe på det. Tilfeldigvis fløy et lite sportsfly inn i landsbyen en halv time etter. Det var en handelsreisende som skulle levere noen radioapparater. Han landet på byens brede hovedgate. Et kvarter etterpå var han på vingene igjen, med mannen med det knuste benet som passasjer.

Nærmeste sykehus lå 80 kilometer borte, men den skadede ble omgående tatt under behandling. Legene kunne fortelle at hvis mannen hadde kommet noen få minutter senere, ville benet ikke ha vært til å redde.

Det var da innbyggerne i Stanley vedtok å rumle sammen de nødven-

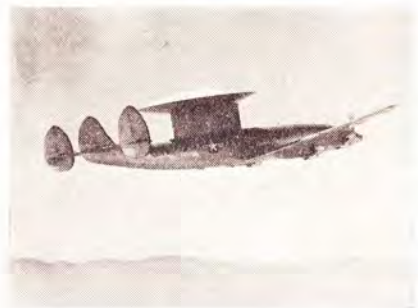


Ingen vanlig

«tallerken»

Dette er ikke den spøk som man kanskje skulle tro. Den «flyvende tallerkenen» og den lille skapningen med hjelm, antenne og surstoffbeholder er henholdsvis det nye radar anlegget til en spesiell versjon av Super Constellation og en funksjonær (1,33 meter høy) ved Lockheed fabrikkene som har til arbeid å krype inn på de trangeste og mest utilgjengelige steder for å installere fin-instrumenter.

«Tallerknen» som har en diameter på nesten 10 meter, huser et nytt hemmelig elektronisk utstyr, som vil gjøre det mulig å søke eller peile inn over et enormt område.



dige pengene til å bygge en flyplass for, og idag er trafikken på Stanley Strip, som den kalles, allerede blitt betydelig.

Dette med å lande på hovedgaten i småbyene er forøvrig blitt ganske alminnelig. Til stadighet dumper det ned fly med folk som skal levere varer, og ved å takse småflyene sine helt frem til gatedøren sparer de jo mange unødige skritt.

Blandt de mange ting som sendes på vingene i Idaho er levende bevere. Det har nemlig vist seg at beverne bremser på oversvømmelsene om våren når elvene svulmer opp ved at de bygger demninger. Staten driver derfor beveroppdrett, og hver høst blir bever-par pakket i små bur og sluppet ut i fallskjerm fra fly. Når buret tar bakken springer det opp, og beverne går igang med sin samfunnsnyttige dambygging, uten utgifter for staten.

Forstvesenet betjener seg også av fly i stor utstrekning. De såkalte «Smoke jumpers», fallskjerm-jegere som er spesialister i slukking av skogbranner, ligger i beredskap på flyplassene i skogdistriktene i de farlige sommermånedene, og så snart en skogvokter melder i radioen at han har sett mistenkelig røktvikling, går fallskjermjegerne på vingene.

Et år ble store arealer furuskog truet med ødeleggelse av en spesiell sommerfugllarve. Fly ble sendt opp, og enorme mengder DDT drysset ut over de truede områdene. Denne operasjonen var ikke billig, men så reddet den også skog for nesten 300 millioner kroner.

Når ranchere fra avsidesliggende steder føler trang til å komme sam-

men med andre mennesker tar de vingene fatt, og det avholdes til stadighet «flyfrokoster» på mange av klubb-flyplassene. Til en slik frokost kan det komme opp til tre hundre privatfly.

Det er mest fire-seters fly som brukes av privatflyverne i Idaho, men de små Cub'ene er også populære, og selvsagt drives gods- og passasjertrafikk med andre fly av alle typer og størrelser.

Idaho har enorme jakt- og fiskeområder. Sportsfiskernes organisasjoner slipper ned fiskeyngel i hundretusenvis i de klare fjellvannene, og når sommeren er inne kommer sportsfiskere fra alle kanter av landet og prøver lykken i de fiskerike vassdragene.

Det er Idaho's energiske luftfartsdirektør Chet Moulton, som har vært mannen bak det store oppsvinget i privatfly-trafikken i staten. «Hele befolkningen på vingene!» er slagordet hans, og han er på god vei til å se ønskedrømmen sin realisert.

Vårvalg

Flyvåpnet realiserer.

I den senere tid har Flyvåpnet forsokt å bli kvitt en lang rekke Fairchild treningsfly og dessuten har Forsvarsdepartementet fortsatt 34 utmerkede Vampire jetjagere «på lager». Alt går for en forholdsvis rimelig penge, men enda har det ikke meldt seg noen kjøpere.

Hva om Flyvåpnet heller overlot ihvertfall en del av disse flyene ganske gratis til våre fattige, men driftige flyklubber?

Det forekommer oss at dette ville være atskillig mer lønnsomt for Flyvåpnet på lang sikt.

Helibuss Bryssel-Paris

på 1 time og 16 minutter.

Europas største helibus-rutenett, som SABENA har utviklet med Bryssel som sentrum, utvides nu med en regulær helikopter-rute til Paris.

Den første S-58 Sikorsky, som tar 12 passasjerer, har fløyet fra Bryssel til Paris på 1 time 16 minutter — hvilket er den hittil hurtigste befordring av passasjerer fra sentrum til sentrum mellom de to hovedstadene.

NYHET

Batterimotorer for modellfly.

Miniatyrmotorene MINIMO og MAXIMO gjør 4/5000 omdr./min., veier ca. 47 gram og er runde 28 × 28 mm.

MINIMO

3—6 volt
Propell 5"
Pris kr. 14,40

MAXIMO

3—9 volt
Propell 8"
Pris kr. 18,10

Sendes i postoppkrav, 2 motorer portofritt

KÅRE LUNDGREN, Holmvn. 98, HAUKE TO, OSLO



Det eneste bilde som hittil er tillatt offentliggjort av Short SC. I — det nye engelske flyet som starter og lander vertikalt.

REVOLUSJONÆR NYSKAPNING

Vel bevart hemmelighet frem i lyset.

Ryktene om dette engelske jettflyet som skulle kunne starte og lande vertikalt og som skulle kunne fly som et vanlig fly, har svirret lenge. Nå er Short SC. I, som er eksperimentflyets offisielle betegnelse, en realitet. De første taxiprøver på bakken er gjennomført — det første bilde og de første opplysninger er offentliggjort.

Da engelskmennene gjennomførte de første prøver med den «Flyvende jernsengen» i 1954 viste det seg å være gjennomførlig å få apparatet til å stige loddrett opp fra bakken ved å rette turbinmotorene nedover. Ideen ved Short SC. I er den samme. Forskjellen er bare den at her er et virkelig fly som også kan bevege seg

fremover i vanlig horisontal flukt. Med erfaringene som ble gjort med «Jernsengen» har det øyensynlig lyktes å løse problemene omkring stabilitet og kontroll av et slikt vertikalt stigende jettfly.

Short SC. I har ikke mindre enn fem Rolls-Royce R.B. 108 turbojetmotorer. Nærmere opplysninger om dem foreligger ikke men man må anta at de er ganske små og kraftige. Hva plasseringen av motorene angår så er sannsynligvis en anbrakt horisontalt i halen med luftinntak på ryggen av flyet og utblåsning rett bakover for vannrett flyvning. Hva de øvrige fire motorene angår så mener bladet «Flight» at de er anbrakt som på skissen under med utblåsning omkring flyets tyngdepunkt. Stabilitet og

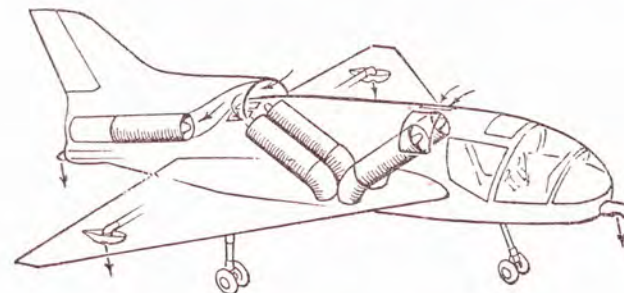
kontroll ved start og landing oppnås ved mindre nedoverpekende utblåsningsavløp i snuten og i halen, foruten i begge vingene som antyd.

Stabilisering og kontroll av flyet under overgang fra oppstigende til vannrett flukt er foreslått løst ved hjelp av hva man kaller en «auto-stabilisator». Dette er en elektronisk «hjerne» som automatisk og gradvis avviker de av motorene som gir flyet «løft» alt etter som den fremover-

drivende motors kraft blir øket og flyet får fart.

Første skritt nå er å prøve flyet i vanlig flukt og med vanlig start. Tilslutt vil man så prøve den vertikale oppstigningen og endelig overgangen fra vertikal til vannrett flukt.

I Short SC. I har mange teorier og drømmer fått sin praktiske utforming. Mye taler for at man her har grunnlaget for flyet som før eller senere skal overta bilens rolle i samfunnet.



Slik forestiller «Flight» seg hemmeligheten ved den revolusjonære Short SC. I.

HAR DU LEST

de tidligere nummerne av LUFTENS HELTER? Vi kan ennå skaffe:

1. Oberstens dødsflyvning. 2. Duell i luften. 3. Først over Atlanteren. 4. De flyvende tigrene. 5. Lydmurens forbannelse. 6. Orkan på rute 423. 7. På dødens vinger. 8. I kamp med døden på 88° nord. 9. Høk over hok. 10. Ett fly savnet. 11. Høyt spill. 12. Operasjon «Tiger». 13. Nattens bytte. 14. Hopp — eller dø! 15. Det store oppdraget. 16. I jungelens klør. 17. Jettflyveren som ble redd. 18. Mot ukjent mål. 19. Lydmurens beseirer. 20. Først over Nordsjøen. 21. Dødsflyet. 22. Rekordene faller.

Hvis din bladforhandler ikke har de nummerne du ønsker så skriv til oss og send pengene i postanvisning. Adressen er: LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Storgt. 31, Oslo.



**Som
fisken i vannet**

SVØMMEFØTTER
DYKKERMASKER
STRIKKHARPUN

KADA



*badeutstyret
for alle*

Før den 24. august 1942 var det ikke noe fly uten trykkabin som var gått høyere enn 10 000 meter og vendt tilbake til jorden i sikkerhet. Der oppe, i stratosfæren, hadde den menneskelige fysikk simpelthen intet å stille opp og flyene var ikke beregnet på slik høyde. Av de få som hadde våget seg høyere var ingen kommet levende tilbake.

Tyskerne var klar over dette, og var de første til å utstyre sine Junkers 86 rekognoseringsfly med trykkabiner. Med dem kunne de fly på speidetokter over de allierte linjene i Egypt i 12 000 meters høyde, og midt på lyse dagen. Før den 24. august 1942 var disse gigantiske maskinene til Luftwaffe usårbare.

Denne vakre morgenen sto flyoffiser G. W. H. Reynolds, D.F.C., fra Royal Air Force og så på at bakkemannskapene kledde Spitfire'n hans «naken». Han holdt skarpt øye med dem mens de tok vekk alt som ikke var nødvendig for å få flyet i luften og holde det der. Alt, hver eneste skrue og bolt, som på noen måte kunne kalles overflødig, ble fjernet, inntil Spitfire'n var ribbet for praktisk talt alt unntatt våpnene.

Flyoffiser Reynolds følte seg litt urolig, for Spit'en var en fint avstemt maskin når den ble levert fra fabriken. Han hadde vært jagerflyver i atten måneder nå, på tross av at han var godt over jageralderen, nesten 40 år. Han kjente Betsy, Spit'en sin, godt, men dette her ble en annen Betsy, en som var fremmed for ham og nesten skamløst naken.

— De kan overta henne nå, Sir, sa Matthew Andrew, førstemeknikeren

KAMP i stratosfæren



Bill Wharton forteller her om den første luftkamp i stratosfæren — utkjempet av Flying Officer G. W. H. Reynolds, F.F.C., i en Spitfire uten trykk-kabin.

og smilte mens han pekte på flyet.

Reynolds nikket og tok pipen ut av munnen.

— Vi skal snart se hva hun er god for, Andrew. Jeg venter bare på klar-signalet. Pass på at hun er klar for take-off om fem minutter.

Reynolds snudde seg og gikk inn i messen, der gruppesjefen sto og gransket et kart.

— Er du klar, George? spurte han Reynolds.

— Jeg er klar.

— Dette her er fremfor alt en prøvetur, forstår du det? Gå så høyt du kan, og får du sjansen til å ta noen fiender så er det flott. Men du har

ordre om ikke å utsette deg selv for livsfare, det er av største betydning at du vender tilbake og avlegger rapport om de erfaringer du høster i 10—12 000 meters høyde — om du kommer så høyt.

En alarmklokke ringte skingrende ute på flyplassen.

— Junkers 86 rekognoseringsfly nærmer seg i 11 500 meters høyde, posisjon syd-syd-øst 1700, opplyste en stemme i høytaleren.

Reynolds så et øyeblikk på gruppesjefen sin, så tok han hånden og trykket den hårdt.

— Lykke til, George — og husk på at hele vår innsats i krigen i denne

delen av verden kan avhenge av de opplysninger du kommer tilbake med!

Reynolds så på klokken sin da han klatret opp i Spitfire'n og åpnet gasen. Den var ett minutt over ti. Over seg, på den blå, skyfrie himmelen kunne han ikke se noen ting, men et eller annet sted der oppe, 10 000 meter over jorden, holdt tyske fly på å lete ut de allierte stillingene og sende meldinger om dem til basen sin over radio. Disse flyene måtte stoppes.

Da Spitfire'n dundret nedover runwayen så Reynolds opp. Han lot flyet stige raskt og få minutter etter rettet han det opp i 4 500 meters høyde mens han betraktet jorden under seg. Flyet virket så fremmed, nesten som en fugl som har fått stekket vingene sine. Han flyttet litt på seg for å få bedre balanse i det. Høyt, høyt oppe i vest, så høyt at den bare var som en liten prikk, kunne han se Junker'en like nord for Kairo. Det store tyske flyet fløy likegyldig over alliert område, observerte alt av betydning, og følte seg helt sikker høyt der oppe i stratosfæren.

6 000 meter. 7 500 meter. Reynolds begynte å merke virkningene av den tynne luften. Nede på jorden var det mange varmegrader, men her oppe nærmet termometeret seg null, og det sank stadig. Den intense kulden begynte å virke på ham. 9 000 meter. Det la seg en tåke foran øynene hans et øyeblikk, det gikk rundt for ham, og han fikk plutselig vondt i maven. Han åpnet surstofftilførselen litt mer, og ble straks helt klar igjen.

— Betsy til basen! Betsy til basen! Stemmen hans var ru og skurrende og lyden minnet om filing på metall.

Jeg er i 9 700 meters høyde og stiger stadig.

Tankene hans begynte å vandre. Han klarte ikke lenger å konsentrere oppmerksomheten om oppgaven som lå foran ham.

— Ta deg sammen! mumlet han for seg selv. — Du har en jobb å utføre, og den må du klare.

Reynolds presset snuten på Spit'en i været. 10 300 meter. 10 600 meter. Nå hadde han nådd grensen — høyere enn dette hadde ingen gått uten trykkabin. Selv i den høyden han nå befant seg sto livet på spill fordi det var så let å få black-out.

Han åpnet litt mer for surstofftilførselen igjen. Det klarnet hjernen hans litt, og fikk ham til å føle voldsomme smerter i alle ledd.

Og svingene. Flyveren her oppe i stratosfæren ble grepet av den samme frykt for å svinge som dypvannsdykkeren føler nede på havbunnen. Reynolds forsøkte å bevege det høyre benet sitt, men klarte det ikke. Det var helt lammet. Den venstre hånden hans var også lammet. Flyet steg fremdeles. Nå var han oppe i 11 300 meter. Intet menneske hadde fløyet så høyt før og vendt tilbake i live, tenkte han.

Og likevel fløy Junkerne i sikkerhet 1 500 meter over ham.

De fryktelige smertene spredte seg oppover fra benene og tok hele kroppen hans i sitt lammende favntak. Pinnen nådde det punktet da et menneske ikke lenger kan kjenne den fordi den er så intens at nervene ikke registrerer den. Smertene ble så sterke at de virket bedøvende.

11 600 meter. Reynolds begynte å miste synsevnen, og hjernen fungerte automatisk som om han var en maskin

og ikke en skapning av kjøtt og blod. En overveldende likegladhet tok ham, og fikk ham til å føle at ingenting hadde betydning lenger. Han visste at dette kom av den tynne luften her oppe i de store høydene.

De djevelske krampelignende smertene tok tak i ham igjen og fikk ham til å folde seg sammen som en ballong luften blir sluppet ut av.

11 850 meter. Fremdeles kretset Junkeren over og utenfor hans rekkevidde en halv kilometer unna i sydvestlig retning.

Mennene i Junkeren hadde oppdaget den stigende Spitfire'n. Men hverken hauptmann Hein von Lingefeldt eller hans annenflyver oberleutnant Fritz Krüger følte noen frykt for den. Intet alliert fly hadde hittil angrepet Luftwaffes fly i mer enn 11 000 meters høyde. Nå fløy de i 12 200 meter, og et vanlig fly uten trykkabin kunne ikke true dem.

Lingefeldt så ned på Spit'en og rystet på det blonde hodet sitt.

— Den mannen må være gal som flyr så høyt, sa han. — Han kommer til å miste livet på det!

— Han holder følge med oss nå, sa Krüger. — Han flyr i sikk-sakk for ikke å gå forbi oss.

Lingefeldt smilte. — La oss gjøre det samme, og riste ham av oss. Det skulle ikke være vanskelig.

Den store Junkeren, med sine flyvere sikre og komfortable i trykkabinene begynte å veve mosaikkmønstre på himmelen 12 000 meter over jorden for å riste av seg den iherdige, bulldogaktige Spitfire'n som ikke ville gi slipp på sitt bytte. Verdens første luftkamp i stratosfæren nærmet seg sitt høydepunkt.

— La oss tvinge ham ned, sa Lingefeldt, og lot flyet gå i en langsom nedadgående bevegelse mot Spit'en. Men i stedet for å prøve å lure Junkeren ned i en sikrere høyde ga Reynolds gass og satte snuten på flyet sitt oppover. De tyske flyverne så manøveren hans, og for første gang etterat de hadde oppdaget det engelske flyet ble Lingefeldt og Krüger grepet av frykt, en urolig, gnagende frykt i maven. Denne engelskmannen i den vesle Spitfire-jageren var gal. De kunne slåss mot en normal mann, men ingen liker å stå ansikt til ansikt med en som er sinnssyk.

12 200 meter. Reynolds hjerne var død, men likevel fungerte den som en robot som gjorde alt automatisk.

En eneste tanke banet seg vei inn i den lammede hjernen hans.

— Jeg må komme meg dit opp og bevise at det kan gjøres. Jeg må finne ut hvordan vi kan overleve flyvninger i denne høyden, slik at vi kan bekjempe Luftwaffe i stratosfæren også!

— Kast ut redningsvesten din! tenkte han brått. — Kast ut gummibåten også, og fallskjermen! Kast ut alt som veier noe, slik at flyet blir lett nok til å nå opp til Junkeren!

Reynolds så opp. Øynene hans brant som om de ble utsatt for en blindende varme, men dette skyldtes ikke hete. Det skyldtes kulde, en kulde så intens at Spitfire'n minnet om et flyvende is-uhyre. Hele cockpiten, rorflatene, frontglasset, alt var dekket av et tykt islag.

Junkeren hadde satt kursen mot Alexandria og Middelhavet nå. Reynolds halvt lammede hjerne observerte så pass mye. De forsøker å unn-

slippe, hvisket den til ham. De har forstått at du ikke gir deg.

Lingefeldt oppdaget to små, svarte gjenstander som falt ut fra Spitfire'n. Et øyeblikk trodde han at flyet ble sprengt i filler på grunn av høyden, men så skjente han at flyveren hadde kastet ut et eller annet for å gjøre det lettere.

12 500 meter. Reynolds hadde nådd grensen for hva han kunne tåle. Øynene hans ble slørete, hjernen var død og i et kort sekund ble alt mørkt rundt ham, men som en automat tok den høyre hånden hans rundt surstofftilførselsbryteren og skrudde den på for fullt. De frosne øyelokkene hans åpnet seg. Han oppdaget Junkeren 200 meter unna og 300 meter over seg.

Opp! Opp! skrek Reynolds hjerne til ham. Han forsøkte å lene seg forover, og skrapte isen av bensinmåleren. Hjernen hans forsøkte å beregne hvor mye bensin han trengte for å komme tilbake til flyplassen. Slipp ut den overflødige bensinen, ropte hjernen hans.

12 800 meter, og jeg lever fremdeles og har kontrollen over meg selv, fortalte Reynolds seg selv for å drepe det hysteriet som begynte å overmanne ham. Det umulige er blitt gjort!

Hvis jeg kaster ut fallskjermen min vil det hjelpe, tenkte han, men jeg er på vei til en luftkamp, og jeg kan komme til å trenge den. Reynolds forsøkte å finne frem til noe annet han kunne kaste ut mens han presset Spit'en nye femti meter høyere. Men det isdekte flyet var allerede plukket så rent som et skjelett, det fantes ikke en ting til han kunne hive overbord.

Brystkassen min kommer til å bli sprengt i filler. Ørene mine blir

sprengt. Hvor lenge kan et menneskelig vesen holde ut dette presset? Jeg må finne ut det — det er derfor jeg er her!

12 830 meter . . . 12 890 meter . . . 13 020 meter . . . Junkeren var nå på høyde med Spitfire'n, og bare hundre meter skilte flyene.

Reynolds forsøkte å flytte tommelen over på avtrekkerknappen for å fyre av våpnene sine, men hånden ville ikke bevege seg. Den var helt lammet.

— Jeg må, jeg må! skrek han høyt, og langhømt, nesten umerkelig begynte hans jernhårde vilje å presse tommelfingeren mot avtrekkeren.

Det er bare 75 meter mellom oss, og jeg sitter på halen hans nå. Han vet at han er ferdig, og det er ikke noe han kan gjøre med det. Seksti meter . . . femti-fem meter . . . femti meter . . . Hva kommer til å skje når jeg trykker på knappen? Vil flyet mitt eksplodere fordi kanonløpene er frosset til?

Reynolds følte avtrekkerknappen under tommelen sin, og begynte å trykke på den. 13 050 meter . . .

Spitfire'n begynte å skjelve da kanonene spilte opp sin dødssymfoni. Reynolds forsøkte å flytte på seg for å gi flyet bedre balanse. Han kjente ikke lenger noe til smertene som hadde voldt ham så mye besvær da han fløy i 12 000 meters høyde. Den isnende vinden som blåste rundt cockpiten og trengte seg inn i den var som et flammende inferno av kald varme.

Da granatene traff Junkeren presset Lingefeldt stikka bakover i et forsøk på å vinne høyde, men han hadde nådd topphøyden, 13 700 meter, og den nådeløse Spitfire'n satt fremdeles på

halen hans. Kanonene blåste kaskader av djevelsk raseri opp i stratosfæren.

Junkeren var som en grå tåke foran Reynolds øyne. Han fyrte instinktmessig der han sat på halen av tyskeren. Han kunne ikke se granatene som rev opp Junkeren og rev den i filler innvendig, men han følte dem, og visste at de traff.

Han så den svarte røkstrålen som plutselig slo ut fra Junkeren, og sendte en ny salve rett i kroppen på det store flyet.

Klare flammeter slikt opp og blandet seg med den svarte røken og Junkeren begynte å falle som en vingeskutt fugl, en død ting innhyllet i røk og flammer.

Reynolds lot Spit'en gå i glideflukt nedover. Forsiktig nå, ekstra forsiktig! Kom han i for brått stup kunne flyet oppløse seg i småbiter. 12 200 meter . . . 10 700 meter . . . 9 100 meter . . .

Under ham lå det østlige Middelhav som en gigantisk innsjø. Egeerøene var som små svarte flekker, og i øst reiste fjellene seg magre og purpurfarvede bak kysten av Palestina og Syria. I vest, bak Bengasi sto Sirte-

golfen som en enorm hestesko inn i det afrikanske kontinentet, og foran ham skar Suez-kanalen seg som en sølvkniv gjennom ørkenen fra Port Said til Suez.

Reynolds kalte opp kontrolltårnet — Kommer inn for landing, sa han. — Jeg har svært lite brennstoff igjen, så gjør klart for nødlanding.

Sirener begynte og hyle, og brannbiler og en sykebil svingte ut på landingsbanen. Men Reynolds satte den avkleddede Spit'en sin ned på runwayen med et svakt støt, bremsset forsiktig og stoppet. I tankene var det nøyaktig tyve liter bensin igjen.

Da Reynolds klatret ned fra flyet sitt for å skrive sin minneverdige rapport, hadde de allierte takket være hans pionerinnsats ødelagt Luftwaffe's eneherskeri i stratosfæren. Heretter ville ikke Junkerne fly på dagrekognosering lenger. De allierte hadde kommandoen over den tredje dimensjon nå, og mannen som var ansvarlig for det var Reynolds — den første som utkjempet en luftkamp i stratosfæren.

Hovedfortellingen i neste nummer heter «Farlig last» og omhandler flyveren Hank Hillman's dramatiske flytur over Amazonas kilder.

Bladet kommer i salg 27. mars.

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



DEN FLYTENDE ØEN

Raca og Flora er kommet til forskningssentret i Colorado for å hente hjem den nye oppfinnelsen «Galeor», som er De Forente Styrkers eneste forsvær mot Eurasias forestående bakteriologiske angrep. Men oppdraget er blitt kjent blandt medlemmer av «Den Blå Dragen»



Fortsettes i neste nummer.

Be! Flyger!

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



Veien til flygeryrket

går gjennom Flygeskolen, som tar opp nye aspiranter i
mars/april. Du får alle opplysninger - gratis og uten forpliktelser
- ved å skrive til

Generalkrigskommissariatets Skolerekruutteringskontor,
Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.