

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

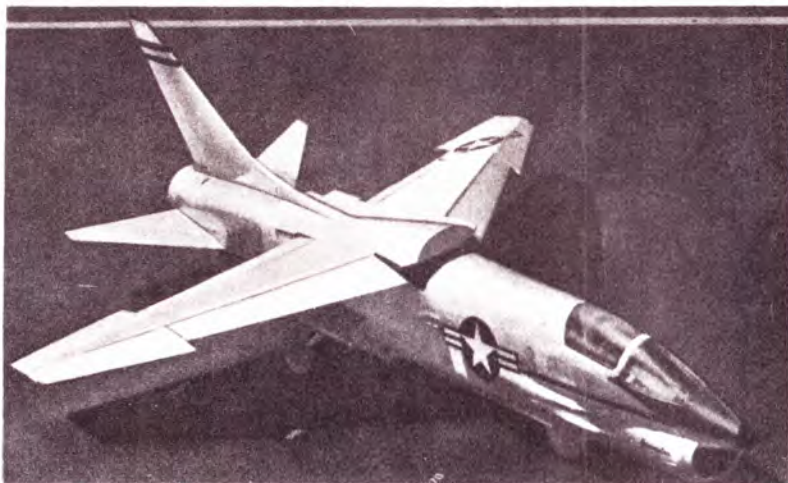
Nr. 5 (25)

75 øre



MED DØDEN
i hælene

AV JOE HENDON



CRUSADER (F8U-I)

Produksjon: Chance Vought, USA.
Type: Enseters jager for hangarskip.
Motor: En Pratt & Whitney J-57-P-12 turbojet med etterbrenner (mer enn 6 800 kg skyvekraft).

Vekt: Ca. 10 tonn.

Toppfart: Offisielt 1 634 km/t., men det hevdes at farten i virkeligheten er nær Mach 2, (2 450 km/t. i 10 000 meters høyde).

Rekkevidde: 160 mil.

Maks. høyde: 17 000 meter.

Vingespenn: 9,9 meter.

Lengde: 15,24 meter.

Andre opplysninger: Crusader brøt lydmuren på sin første flukt i juli 1955. Det er oppsiktsvekkende at



et så hurtig fly kan lande på et hangarskip. (Det har landet på 265 meters dekk.) Grunnen er de korte, sterkt tilbakestrøkne vingene som kan bevegges som store flaps ved landing. Bevæpning er 4 hurtigskytende 20 mm kanoner og raketter. Av den første bestillingen på 275 millioner dollar (ca. 275 fly) er de første fly levert.

Dette er historien om to tapre jagerflyveres innbitte kamp mot overmakten, gjenfortalt av Joe Hendon.



Med døden i hælene

I

Luftkamp.

Rød en, bryt høyre! Bryt!! Ordene smalt inn i ørene mine, i panisk redsel sparket jeg brutalt til høyre sideror. Jeg dro stikka til meg, Spit'en vinglet, jeg ble slengt mot siden så jeg kjente det over hele kroppen. I neste øyeblikk så jeg det glimtet sporlysgrenater rett forbi hooden. En Focke — Wulf dundret forbi som en gråsvart skygge. Den var så nær at jeg kom inn i propellerstrømmen. Spit'en min oppførte

seg helt sinnssvakt. Jeg så tyskeren flikke over i et stup. Jeg skulle akkurat til å sette i gang selv da en annen Spitfire føk forbi meg, vrent seg rundt og stupte etter tyskeren for fulle skafter.

Jo, vi var midt oppe i det! Vi var sendt opp fra en flyplass ikke langt fra kysten for å stoppe tyske jagere som kom dryssende over fra Frankrike. Vi møtte dem over Kanalen. Det ble litt av et møte. Det var minst fem tyskere for hver engelskmann. Det ble «bikkjeslagsmål». Og vi var slått, så grundig som noen kunne bli

slått. Tyskerne rev opp formasjonene våre takket være at det var så flust av dem. Og vi, ja vi mistet slagkraften vår fordi vi måtte slåss hver mann for seg.

Jeg steg opp mot en uendelig blå høsthimmel. Her gjaldt det å ha høyde hvis en hadde lyst til å leve en stund til. Jeg sendte en takknemlig tanke til ham som hadde reddet meg. Det var Ben Humbs. Han fløy som min toer. Jeg klatret videre og videre. Merlinmotoren arbeidet som en symaskin. Da jeg var kommet opp i 23 000 fot, flatet jeg ut, og vippet med vingene for å se bedre. Det var litt av et syn! Sporlysgranater føk overalt. Kondensstriper krittet seg over himmelen. Nå og da brøt et fly av, innhyllet i flammer, spant ned over Kanalen og ble til en osende fakkellør før det nådde vannflaten. Her og der en kritthvit fallskjerm med en pendlende flyver under. Radioen bråket. Eder, forbanelser, skrik om hjelp, alt i et eneste virvar.

Jeg var sliten, mer sliten enn jeg noen gang kunne huske jeg hadde vært i et fly. Svetten silte, jeg var våt helt ned i tærne. Redselen suget i mellomgulvet . . . Jeg var kommet litt utenfor selve kampen nå. Jeg svelget, forsøkte i et hvert fall å gjøre det. Munnen var så tørr som om jeg skulle ha spist knasktørr kjeks i kilovis. Jeg tok hardere om stikka, vrent flyet 180 grader og satte kursen mot flyene som veivet rundt hverandre i hissig kamp. Jeg så to fly som kolliderte. Flyene ble hengende sammen et øyeblikk, så raste de nedover.

Der dukket en Focke-Wulf opp,

himmelen vet hvor han kom fra, men han hadde peiling på meg. Jeg dro stikka til meg og klatret nesten loddrett, så smalt jeg inn i en halv roll mens han lå midt i en sving på 180 grader. Jeg rettet inn og hadde tyskeren i sikte, rett bakfra. Den første salven fra kanonene mine satt der den skulle. Jeg så hooden på det tyske flyet fyke bortover, små stikkflammer stakk seg plutselig ut, slikket seg rundt hele flykroppen. Tyskeren flikket rundt. Et veldig ildglimt. Den tyske jageren eksplo-derte . . .

Jeg klatret igjen. Hele kroppen verket, andpusten var jeg så jeg måtte snappe etter luft. Jeg skrudde på mer surstoff.

Jeg var kommet i fin høyde igjen. Så meg om. Ikke et fly var å sel Bare den knallblå høsthimmelen. Drømte jeg? Jeg vippet med vingene, og hevet snuten på Spit'en min for å se bedre. Jeg lot snuten synke, ingenting bak heller. I det korte minuttet jeg hadde vært helt alene var kampen blitt flyttet lenger vekk, antagelig slåss de nå langt inne i landet et-steds. Eller kanskje var det ikke flere Spit'er igjen? Bare skurring i radiotelefonen. Jeg anropte karene i sveiten min, ikke svar. Jeg skiftet over på en annen kanal og anropte flyplassen. Jeg fikk svar, men i det samme så jeg høyt over meg og temmelig langt borte en sverm svarte prikker som stadig vokste seg større. Nå så jeg det. Tyske bombefly! Sveit på sveit i en rekke som liksom rakk inn i selve himmelen. Om dem på alle bauer og kanter så jeg eskorte jagere.

— Rød en her! brølte jeg. — Nettopp

oppdaget tyske bombefly, kurs 91 grader. Over.

— Sunshine rød en! Takk, vi har dem i radaren, kom det kaldt. — Det ser ut som om vi får det moro her. Er du alene rød en? Over.

— Rød en her. Ja, helt, aldri følt meg så alene noen gang. Har du hørt noe til de andre? Over.

— Har hatt forbindelse med rød to. Har bedt ham holde seg vekk fra flyplassen, det samme må du gjøre, Jerry tar vel en tur over oss. Du skal få melding når du kan komme inn.

— O.K., svarer jeg. — Men la det ikke bli for lenge. Glem ikke å ta på dere hjelmene og hold teen varm! Over og slutt!

Ja det var det. Jeg var veldig kjekk da jeg snakket med kontrolløren, men når en blir helt alene igjen synker motet. Det er merkelig slik som det hjelper bare å få snakke med en når en sitter slik som jeg gjorde det nå. Jeg ser meg om, vrir nesten nakkehvirvlene av sporet for å kikke etter venner eller fiender. Jeg slår over på den kanalen hvor jeg skal finne min egen sveit, men ikke en lyd, alt hva jeg brøler. Bare jeg hadde fått tak i rød to, Ben.

Tiden går. Litt for sent, for meg. Jeg setter radioen på kanalen så jeg kan høre kontrolløren når han skal kalle meg inn. Jeg har bare det eneste ønske at han snart skal anrope meg . . .

Men hva i helsike?!? Jeg får siktet opp i en fart og setter sikringen på ild. Der, der borte kommer et fly! Et digert ett. Jeg kan se at det stadig mister høyde, og jeg ser en ting til, det er et tysk bombefly. Jeg har høyde nok så jeg gjør bare en vid sving

og stirrer så øynene holder på å sprette ut i brilleglassene. Jovisst er det en tysker! Nå skjærer han min kurs langt under meg. Jeg oppdager enda en ting til: Han har vanskeligheter med høyre motor. Rett som det er ser jeg svarte røddotter smelle ut av eksosrøret, nå og da blandet med lange ildglimt. Flyet har vel fått seg en treffer i motoren og forsøker nå å karre seg over til Frankrike. Men den går nok ikke den! Jeg merker at redselen min er forsvunnet. Ikke mer det sugende taket i mellomgulvet. Der dropper tyskeren bombene sine ned i Kanalen. Himmelhøye vannsøyler stiger til værs for hver bombe som når vannflaten. Det hjelper, flyet stiger litt. Får litt mer fart, latter det til.

Jeg gjør meg klar, puster godt ut, merker at hjertet begynner å dunke. Jeg kjenner etter om stroppene på fallskjermen sitter slik de skal. Om håndtaket til utløersnoren er på plass. Og så, så flikker jeg Spit'en min og stuper nedover for fulle skafter med brølende motor. 650 . . . 700 . . . på et blunk er jeg bak tyskeren. Har hele flyet i sikte og trykker på knappen. Jeg sitter og venter på at rekylen fra de fire kanonene skal riste Spit'en min. Men det kommer bare noen slappe stønn fra den komprimerte luften. Jeg trykker igjen, ingenting, ikke et skudd! Jeg må trekke opp og det litt fort. Jeg klatrer oppover hengende i propelleren. Tyskeren skyter med alt det han har, men jeg er snart ute av den farlige sektoren og retter flyet.

Jeg har skutt meg tom! Jeg ser langt etter det digre bombeflyet som ikke viker unna kursen den har lagt.

Nå griper redselen meg for alvor. Ikke noe å forsvare meg med! Jeg er hjelpeløs som en liten unge i et løvebur. Jeg kaller opp stasjonen og forteller hvordan situasjonen er.

— Vel, rød en, sier kontrolleren kaldt. — Du får i guds navn pelle deg ned til oss. Men her har det vært varmt! Det eneste vi ikke har fått i hodet er Gøring personlig. Det blir vanskelig å lande her. Vi har fått noen vrak på flystripen. Har du bensin nok forsøk en annen flyplass, over.

— For lite bensin, svarer jeg. — Jeg kommer. Har du hørt noe til de andre?

Han forteller at han bare har hørt fra rød to som er i samme situasjon som jeg, uten ammunisjon og lite

drivstoff. Vi slutter og jeg går inn i et svakt stup som vil bringe meg fort mot flyplassen vår. Nå er jeg så sliten og utkjørt at jeg formelig henger i stroppene, jeg klemmer meg liten bak frontglasset, nesten redd for å se ut.

Der er kontrolleren igjen.

— Rød en, si fra når du nærmer deg, så ikke gutta peller deg ned. Skynd deg vi har en liten pause i selskapet her, men Jerryene kommer nok snart tilbake!

Jeg skyver gassen så langt frem jeg kan og Merlin motoren får en ny, liksom hardere tone.

Da jeg ser plassen melder jeg meg og får tillatelse til å gå ned. Jeg hiver Spit'en opp mot vinden. I det samme ser jeg en annen Spitfire flate ut

i landingen. Det må være Ben. Jeg ser flyvrak dernede og en hangar brenner lystelig. Jo, her har det nok gått for seg!

Men nå gjelder det å komme skikkelig ned! Jeg får radiatorspjellet helt åpent, drosler ned motoren og husker merkelig nok på å sette propelleren på fin pitch. Så bakover med hooden og opp med setet i landingstillings og så begynner jeg innlegget for landingen. Det lyser rødt på instrumentbordet, hjulene! Jeg får dem ned og så var det flapsen da! Jeg roter, men får den da ut. Flystripen nærmer seg fort.

— Mer bakover med stikka sier jeg til meg selv. Enda mer da gett!

Jeg må snakke til meg selv for å få hjernen til å virke, enda jeg ikke kan høre min egen stemme. Flyet tar bakken, temmelig hardt, gjør et litet hopp men «setter» seg igjen og ruller. Jeg begynner så smått å bremse av, litt med høyre så med venstre og litt etter litt glir flyet farten av seg. Det beveger seg enda da en hiver seg opp på vingen, skriker noe, røsker av meg stroppene, peker. Jeg stikker hodet ut til siden så langt jeg kan, en annen viser meg hvor jeg skal med flyet.

II

Dommedag.

Vi ender i et shelter. De drar meg ut, får av meg fallskjermen. Jeg lener meg trett til flyet og ser at mekanikerne er i full gang med det. Bensin blir fylt. Der kommer en svettende kar med ammunisjon.

Jeg stolprer ut. Rett utenfor møter jeg Ben. Han er svart i ansiktet av

kruttøk og olje med dype hvite svettstriper, øynene er rødkantede.

En kar med mange striper kommer bort til oss. En fra flykontrollen. Han skal si noe, men ikke et ord kommer over lebene hans. Han bare stirrer forbi oss. I det samme røsker Bens neve meg ned. Vi ruller over hverandre. Jeg kikker opp. Der kommer tre tyske jagere dundrende langt over flystripen, ilden fra kanonmunningene glimter alt i ett, så stiger de som raketter. Ben og jeg er halvt oppreist da tre nye fly kommer, de går enda lavere. Ben og jeg setter avsted, hiver oss ned i et bombe-hull som ikke var der da vi startet.

Det blir en liten pause og så setter luftvernet i med alt det de har. De første bombene faller.

— Helvete! sier Ben. — Jeg har mistet sigarettpakken min!

Jeg roter rundt i lommen og finner en stump, får fyr på den. Han snapper den fra munnen min. Nervene er på høykant.

— Det er 'min sigarett! Hit med den, ellers . . .

Lenger kommer jeg ikke, en bombe slår ned ikke langt borte, vi blir halvveis begravd. Halvparten av en flyving daler ned til oss, over oss fyker sementblokker, jord og sten. Gjennom flakkilden hører vi de tyske flyene komme stupende. Helvete er løs, vi hører ingen ting mer nå, alt er en eneste veldig lyd som øret oppfatter som en eneste fossedur. Det glimter og smeller, det fyker, det regner ild. Det er dommedag. Vi sitter i bunnen av granathullet, vi er paralyisert. Vi bare sitter der og ser mørke skygger av tyske jagere som fyker rett over oss, men vi oppfatter



Tre tyske jagere kommer dundrende ned over flystripen, ilden glimter fra kanonmunningene og kulene piper omkring oss . . .

— Jeg syns forresten du var en overlegen bleil

— Og du da, du var pokker ikke noe bedre. Jeg hadde lyst til å smøre deg opp!

Vi ler. Så rekker vi nevene mot hverandre.

— Gamle galosjl! sier jeg.

— Gode gamle, stygge Bill, sier Ben. — Du, hva sier du om vi to vinner krigen, sånn helt alene? Vi må gjøre det kvikt, Bill. Det venter en pike på meg, skjønner du.

— Det samme her, sier jeg. — Herregud, Ben, tror du virkelig at det blir fred noen gang? At vi kan gå hvor vi vil? Uten å søke dekning hver gang vi hører et fly? Kan du tenke deg den tanken?

— Nei, sier Ben. — Men det kommer en gang. Det kommer!

Men så blir vi triste. Kommer vi til å oppleve det. Kommer Ben og jeg til å høre klokken på Trafalgar Square slå midnattslagene?

Langt, langt borte hører vi bombeslag.

Så tar søvnen oss, den blir til et eneste mareritt. Jeg drømmer at jeg har tyske fly rundt meg, flyet mitt står stille i luften mens tyskerne hiver seg rundt meg. Jeg blir vekket av Ben som brøler om tyske fly . . .

III

Patrulje.

Ut på formiddagen neste dag lander et par fly fra en flyplass lenger inne i landet. Flystripen er så pass at det går an å komme opp og ned — hvis en er heldig og dyktig nok. Ben og jeg blir med tilbake, og ut på ettermiddagen rett før solnedgang lander vi med våre nye Spitfires.

Så er det gamle i full gang igjen. Nye flyvere. Vi har aldri sett dem før, unge gutter. Ben og jeg holder oss for det meste for oss selv. Det er vel savnet av våre omkomne kamerater som får oss til det, men snart er vel alt et vagt minne om noe som en gang har vært.

Det blir bare noen rutineturer de første dagene. Vi ligger i telt nå. Det fins ikke en bygning igjen etter tyskernes voldsomme luftangrep. Men arbeidet med nytt kontrolltårn er i full gang. Vi ser skjeletter av messebygningen reise seg fort.

Ben og jeg deler telt. Det er som den siste begivenheten har knyttet oss uløselig sammen. Vi er tildelt hver vår sveit. Vi liker det ikke. Han fører rød sveit og jeg blå.

Jeg har vært over Frankrike med sveiten min. Kommer tilbake midt på dagen og har mistet to'eren. Bens sveit er ikke kommet tilbake ennå. Jeg er urolig. Slenger meg på sengen og kjederøker. Endelig hører jeg dur. Jeg hiver meg opp, kommer meg ut tidsnok til å se Ben flate ut for landing. Jeg går inn i teltet igjen og slenger meg på feltsengen og pus-ter ut.

Det varer og rekker før han kommer, men endelig snubler han inn i teltet.

— Disse ungguttene gjør alle de feil som kan gjøres. Vi kom opp i en haug med Messerschmitt og guttene mine føk til hver sin kant. Tyskerne pilte dem ned etter tur. Hva pokker er det som feiler radaren her på plassen? Vi fikk ikke beskjed om tyskerne, de var over oss før vi fikk sagt et kvekk. Hvordan gikk det med deg?

Han setter seg og får fyr på en sigarett.

— Jeg mistet en, sier jeg.

— Fikk du noen?

— En, og en som jeg skadet. Jeg fulgte ikke etter ham. Jeg tar aldri sjansen på å følge en nedover.

— Samme her. Ben strekker seg på sengen. — Jeg fikk to, de la seg rett i siktelinjen for meg, det var bare å trekke av.

Jeg flirer. — Jomen sa jeg det! Tyskerne legger seg nok ikke i siktelinjen!

Vi har ingen glede av seirene våre nå. Nervene er for tynnslette . . .

Vi blir liggende å røke. En oppasser stikker hodet inn. Jeg skal melde meg hos skvadronsjefen.

— Ny jobb, sier Ben. — Eller, du skal pinadø se at du blir trukket tilbake, hvile.

— Det tror du? sier jeg og går.

Jeg er hos skvadronsjefen temmelig lenge. Det gjelder radaren. Den virker ikke slik som den skal og teknikere er i fullt arbeid. Nå vil de ha to fly langt innover Frankrike for å se hvordan radaranlegget virker. Skvadronsjefen ber meg velge ut en mann som skal bli med. Jeg får en halv time til å tenke på det. Start klokken 18,25.

Da jeg kommer tilbake til teltet stirrer Ben spendt på meg.

— Radargutta vil kontrollere radaren, sier jeg. — Jeg skal opp en tur, skal ha med en mann.

— Fint! sier Ben. — Bedre det enn ligge her Når starter vi?

— Du, du tilhører en annen sveit.

— Kyss meg på manda'n! sier Ben. — Jeg har ikke noen sveit lenger. Når starter vi? Har du plukket ut en

annen mann enn meg kommer jeg til å brette nakken på deg!

— Det er en drittjobb, sier jeg.

— Du er sliten.

— Det vet jeg, men jeg er ikke mer sliten enn du, når starter vi?

— 18,25, sier jeg matt.

Han velter seg ut av feltsengen og vi begynner å tømme lommene våre for alt som kan røpe oss. Vi tar en tur bort i briefingrummet og får de siste ordre og værmelding. Og så rusler vi bort til flyene våre som står klare.

Mens jeg klemmer meg ned i cockpit'en får jeg en underlig følelse. Fra dette toktet kommer du aldri tilbake! synger det inne i meg. Jeg forsøker å få ristet den tanken av meg, men det nytter ikke. Nervøsiteten legger sin kvalmende hånd over meg, suget i mellomgulvet kommer. Fingrene famler nervøst etter stroppen, jeg har trubbel med å få spendt meg fast. Jeg er fullstendig blitt en nybegynner, forekommer det meg. Jeg repeterer cockpitdrillen. Alt er klart. En mekanikersersjant klemmer døren og stikker tommelfingeren i været. Jeg kikker over mot Ben. Ser han er opptatt med ett eller annet.

Kontakt!

Jeg våkner likesom, bruker snapse-pumpen og så trykker jeg på startknappene. Uhyre langsomt blir det liv i propelleren, det er såvidt den veiver rundt, men så tenner motoren med et tordenbrak. Bremseskoene blir tatt bort. Jeg vinker over til Ben som svarer og sammen kjører vi langsomt bort mot flystripen.

Så er vi klare, venter bare på til-latelse fra kontrollen. Den kommer. Jeg skyver gassen langsomt frem-

over, Spit'en min tar likesom sats, fremover med stikka, mer gass. Telt og ruiner fyker forbi meg på den ene siden, på den andre siden har jeg Bens fly, det følger som min egen skygge. Vi letter samtidig. Vi flyr så lavt vi kan for å komme over Kanalen rett over vannflaten så ikke tyskeren skal få oss i radarnettet sitt altfor tidlig. Vi har absolutt radio-taushet. På kartet mitt er det avmerket de stedene hvorfra vi skal anrope for at radarkarene kan være sikre på at det er oss de plotter.

Nå klatrer vi som ville pokker, mer surstoff. Det begynner å bli kaldt. Vi flater ut i 21 tusen fots høyde, fortsetter på samme kurs. Frankrike ligger under oss i en blålig dis. Merlinmotoren arbeider og spinner fint, det samme er nok tilfelle med Bens også. Han ligger kloss opptil meg. Vi er ett i verdensrummet. Ett? Hvor er tyskerne? Jeg ser og ser. Stirrer bare inn i den store tomhet. . . .

Nå skal vi begynne å svinge, en stor bue og så skal vi hjem igjen. Jeg forandrer kurs, Ben følger. Nå er jeg ved det punktet jeg skal anrope fra. Jeg gjør det og får øyeblikkelig svar.

— Vi har fulgt dere hele tiden! Radargutta er fornøyd! Du trenger ikke anrope oss på tilbaketur. Sett rett kurs tilbake . . . så ble det en liten pause, jeg ventet spendt, så kom det hurtig:

— Bill! Jerries klokken elleve! Se opp!

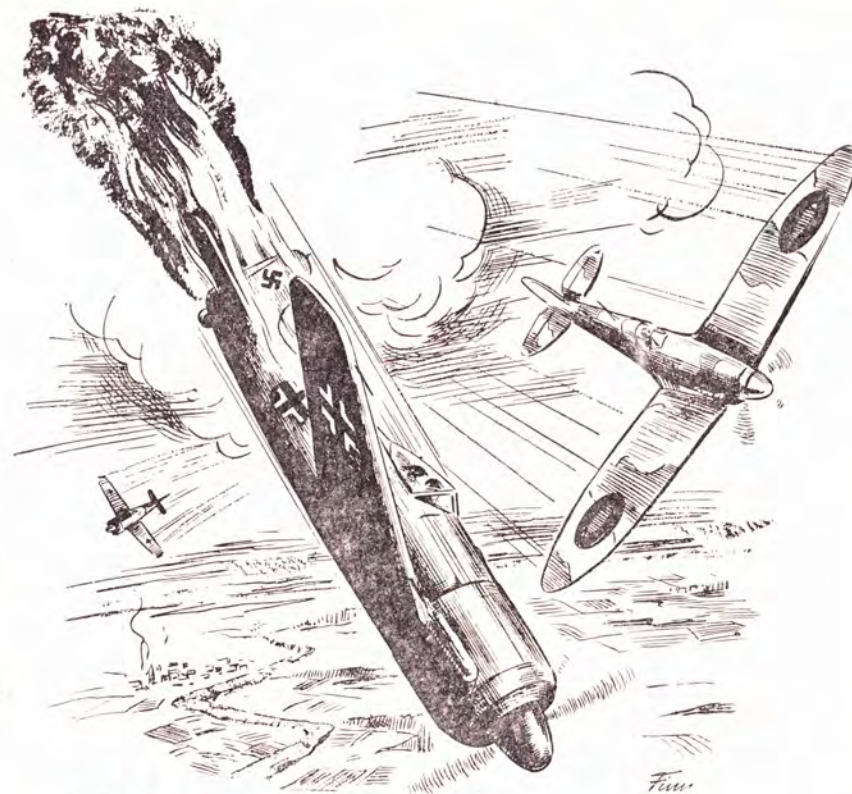
Jeg så kvikt i den retningen og der, der kom en haug tyske jagerer! Ben hadde også hørt kontrolløren. Jeg betenkte meg et øyeblikk. Så anropte jeg Ben.

— Vi stuper! Kvitt deg med tankene!

Slipptanker føk ut fra flyene våre. Så flikket jeg over og nedover bærer det for fulle skafter. Farten øker. Fartsmåleren kryper oppover. Jorden raser mot meg, den blå tåkedisen. Vår eneste sjanse er å stupe vekk fra tyskerne, fly slik at de mister oss . . .

Nå måtte jeg snart gå ut av stupet. Nå . . . jeg drar stikka uhyre langsomt mot meg, det hjelper ikke, flyet fortsetter i stupet, den blå disen er ikke langt borte. Jeg trimmer høyderoret, det hjelper. Mer i stikka, det svartner plutselig for øynene, kroppen blir presset sammen, haken smetter liksom ned på brystet, enda mer svart, plutselig fyker det noen ildglimt foran netthinnen og så blir alt mørkt

Jeg kom noenlunde til meg selv igjen og da er jeg på full fart oppover igjen, jeg henger formelig etter propelleren. Jeg kjenner at jeg blør neseblod. Det hadde vært en durabel black-out! Jeg våkner helt da jeg hører Ben rope på meg, jeg svarer og der ser jeg ham. Han ligger under meg og litt til venstre, jeg setter etter. Vi flyr langs tretopene, runder en landsby i høyde med et halvt nedskutt kirketårn, følger en elv et stykke så langt at propellerstrømmene våre pisker opp vannet. Vi lever ennå. Og det lot til at vi hadde ristet tyskerne av oss. Det var det viktigste. Men vi kunne ikke ligge her og fly sirkus, vi kunne dumpe bort i et flakkbatteri og de ville nok ikke spare på granatene, karene bak kanonen! Jeg gir Ben ordre til å stige. Det er noen skyer som ligger fint til på vår kurs. Jeg bestemmer meg til å fly



. . . En tysker i siktet, jeg trykker, treff, fulltreff, og så

under dem og smette inn i dem eller over hvis vi blir angrepet.

Vi er bare et par tusen meter fra skyene da vi ser tre sveiter Focke Wulf stupe ned fra skyen hvor vi hadde tenkt å gjemme oss!

De vipper med vingene og gjør seg klar til å glemme oss. Denne gang vil vi forsøke å stige. Vi setter i gang, hiver flyene over og stiger for fulle skafter bare for å oppdage at også fra den kanten kommer tyske jagere. Vi er gått i en sekk som vi ikke kan klare å komme ut av. Mekanisk kjenner jeg etter om fallskjermen sitter som den skal, famler etter utløseren,

jo alt er i orden. Jeg får opp siktet og knappene på «ild».

Et øyeblikk etter går tyskerne til angrep. Jeg ser munningsilden fra vingene der flyene kommer stupende. Jeg ser Ben gjøre en Immelmann, han vinner høyde og kommer bak på en tysker. Det tyske flyet eksploderer, biter fyker, svart røk, en ving kommer deisende nedover alene. Jeg har tre tyskere mot meg nå, de forsøker å komme i den døde vinkelen. Men jeg hiver og kaster Spit'en min alt det jeg kan. Sporlysgranatene blinker ved siden av meg og over meg, en skrenser så å si på hooden

over meg. Jeg slenger en kort serie etter en særlig nærgående Focke-Wulf — og treffer! Skjærer av halepartiet, mer ser jeg ikke for jeg oppdager en tysker i ryggen på meg. Jeg drar stikka til meg og gir sideror, kommer vekk. En tysker i siktet, jeg trykker, treff, fulltreff, og så får jeg det selv. Det er som en kjemhånd som drar til meg. Jeg fyrer mot ryggpanseret, så blir jeg slengt til den ene siden. Cockpiten blir fylt med røk, den blinder meg, jeg ser små stikkflammer. De slikker ved bena mine på siderorspedalene. Jeg kjemper for livet for å få hooden tilbake. Et nytt treff, enda ett. Spit'en min blir slengt sidelengs bortover. Så, der går hooden. Jeg får flyet rundt og ut i den løse luften bærer det. En tysker farer forbi meg, enda en, en til. Jeg trekker i utløseren, jeg har ventet med det så lenge jeg turde. Evigheiter går før jeg merker rykket av fall-skjermen som åpner seg. Det bærer ned i et tåkehav. Så husker jeg ikke mer, alt svimlet bort i de lange, dovne pendelbevegelsene.

— — —

IV

Fangenskap eller . . .

Da jeg kommer til meg selv igjen ligger jeg og glaner på noen solstriper som kaster seg inn gjennom et lite vindu. Det tar en tid før alt går opp for meg. Utspranget, kampen mot tyskerne, tåken.

Jeg er tatt til fange! Til fange! Nå kommer forhørene snart, kanskje torturen for å få meg til å snakke! Jeg krevper sammen i redsel der jeg ligger under et ullteppe.

Jeg vrir på hodet. På en stol sit-

ter en kar med ukegammelt skjegg. Han har ikke uniform! På bordet ligger et stengun. Jeg stirrer på fyren og han smiler. Sier en haug med ord som jeg ikke kan oppfatte. Han reiser seg, kommer bort til meg, jeg vil reise meg, men han holder meg nede.

— Ta det rolig, sier han på dårlig engelsk. — De er i sikkerhet.

Sikkerhet! I helvete heller! Jeg vet jo at jeg er landet ett eller annet sted i Frankrike.

Mannen setter seg. Han forteller at jeg er blitt tatt vare på av den franske undergrunnsbevegelse. Vi er fint skjult her. I en skog.

— Vi fant Dem dinglede i et tre, slutter han smilende og haler opp en pakke sigaretter. Jeg tar en, røker grådig. Men Ben? Hva med ham? Jeg spør om han vet noe om det andre flyet. Han rister på hodet.

Det blir kveld. Hjemmefrontsfolk kommer og går. Det er mange kvinner blant dem. De gjør alt hva de kan for meg. Forsøker å få tankene mine vekk. Jeg tenker stadig på Ben.

Det er natt. På bordet brenner et litet skjelvende lys. Det sitter et par karer inne hos meg. De har våpnene klare, selv har jeg revolveren min liq ende under hodeputen. En av karene reiser seg, lytter. Han griper et stengun. Jeg velter meg opp med revolveren i hånden. Han gjør tegn til meg at jeg skal være stille. Jeg stivner til der jeg står. Nå hører jeg det også, — et fugleskrik. Der kommer det igjen.

Lyset blir blåst ut. Jeg hører mitt eget hjerte banke. Nei, det banker ikke det dundrer som en damphammer. Er det tyskerne som kommer?

Nå er fugleskriket kommet nærme-

re, de to karene sier noe, jeg kan ikke høre hva de sier. Den ene går ut, lukker døren etter seg.

Jeg står på samme stedet, knuger revolveren i hånden.

— Det er sikkert våre folk, sier franskmannen rolig. — Men vi kan ikke være forsiktige nok! Vi kan bli forrådt! Hvis det er tyskerne så spar den siste kulen til Dem selv! Han sier det så rolig som om han skulle snakke om noe langt annet. — Den siste kulen til Dem selv, gjen-tar han og jeg hører han løser sikringen på Stengunet sitt. Jeg gjør det samme med revolveren min.

Plutselig banker det på døren.

— Venner, sier franskmannen fort.

Mumlende stemmer der borte. Døren blir slått i, lyset blir tent. Det tar noen sekunder før jeg venner meg til lyset. Jeg blunker. Borte ved døren, jeg vekker, mellom to hjemmefrontsfolk står, — Ben!

Vi stirrer på hverandre. Jeg slenger revolveren bort på sengen.

— Dæger'n! sier Ben. — Nei, så inderlig . . .!

Han raver mot meg, ansiktet hans er fullt av skrubbsår. Det ene buksebenet er flenget, det er det hele.

Vi setter oss på sengen. Vi slår hverandre i ryggen. Franskmennene smiler.

Det er pinadø som å være hjemme igjen, sier Ben og flirer. — Jeg drattet ned, tjukk tåke, jeg svimet rundt og så ble jeg plukket opp av disse folkene. Spør om jeg er glad over å se det stygge trynet ditt, Bill! Det er'ke til å trol!

Franskmennene finner frem en flaske konjakk. Det blir fest i den bortgjemte hytten dypt inne i skogen.

Ben er utslitt, han sovner der han sitter. Jeg velter ham opp i sengen, river av ham noen klær, han sover fast videre. Det er ingen ting som kan vekke ham nå. Jeg hiver over ham et ullteppe.

Franskmennene og jeg blir sittende og prate. De fleste drar ut i mørket igjen. Det lysner av dag da jeg slenger meg ved siden av Ben . . .

Dagene går. Vi er fremdeles i hytten dypt inne i skogen. Det begynner å ta på nervene våre, som er så fordømt tynnslette fra før. Angsten for at vi skal bli tatt. Tanken på å komme tilbake, alt, alt får oss til å sprette for den minste lille lyd fra den store, stille skogen.

Det ser ut som det er håpløst å komme bort herfra. Utenfor skogen har tyskerne polititropper. Det har vært mange sprengninger rundt i distriktet her, og tyskerne er på vakt.

Vi har vært her over en uke nå. En kveld kommer en av lederne. Han virker smilende og uberørt. Han kommer fort til saken. Vi skal vekk herfra. Det er ikke sikkert her lenger. Tyskerne våger seg lenger og lenger innover i skogene. Tyskerne tar det grundig, de skyter seg frem, peprer med maskingevær og mitraljører foran seg der de rykker frem.

— Vi vil ta sjansen på å komme oss over til England, sier jeg desperat. — Selv om vi skal svømme over Kanalen! Hvorfor kan ikke et engelsk fly plukke oss opp? De har gjort det tidligere. Franskmennene smiler trist.

— Et fly som lander her i distriktet eier ikke en sjanse, min herre! Men jeg har en liten overraskelse til dere! Gjør dere klar til å dra!

Det blir en forferdelig marsj gjen-

nom den mørke skogen. Vi snubler og faller, men fremover bærer det da. Mil etter mil. Vi aner ikke i hvilken retning vi går, vi bare går — og faller. Vi banner og sverger.

— Nå er det ikke langt igjen, sier en av franskmennene under en hvil. — Se her her er litt vin!

Vi super i oss den sure vinen og så går det videre.

Det er mørkt enda da vi kommer frem. Vi skimter et par hus, hjemmefrontsfolk dukker opp alle vegne. Vi raver over et jorde. Og kommer bort til en lav bygning. Vi blir formelig dyttet inn gjennom en dør.

Lys blir tent, lommelykter som søker omkring. Famlende, letende. De stopper på rolige karer, fortsetter videre og da får Ben og jeg sjokket. Et fly! I et hvert fall deler av et fly. Der sto kroppen og der, der lå vingene.

— En Moth! gurgler jeg.

— Pinadøl kom det hest fra Ben.

— En Tigermoth! Bill! Vi er ikke hjemme igjen, vel? Til gode gamle dager da vi trente med de flyene!

— Ja, mine herrer, sa lederen. — Der har dere Deres sjanse, mine herrer! Vi kan sette Mothen i flyklar stand på kort tid. Bruk den, og kofn dere over!

Vi er stumme, en Moth. En Tigermoth her i den besatte delen av Frankrike!

— Vi har greid å holde den skjult hele tiden, forklarer lederen. — Vi har hatt den liggende under gulvet her. Nå har vi den altså her. Værmeldingen forteller om stygt vær et par dager fremover. Da har dere sjansen. Vi skal sende melding når

dere starter herfra så kan dere få beskyttelse av Deres egne jagere.

Det var rene eventyret! Men jeg ble betenkt.

— Hvordan vil det gå med dere? ville jeg vite. — Det vil sikkert bli hørt og oppdaget at et fly starter herfra og så er tyskerne her.

Lederen smiler.

— Da er vi ikke her! Dette stedet ligger ensomt til. Vi har så å si bare del etter del av flyet hit. Før tyskerne når hit har de store skogene slukt oss.

V

Flukten.

Neste dags ettermiddag er Mothen klar. Den står skjult litt inne i et skogholt, kamuflert med trær og busker. Fra luften kunne den absolutt ikke ses. Værmeldingen sier styggvær. Det var første gang Ben og jeg gledet oss over det!

Vi er klare til start. Det ville bli litt av en tur i det åpne, ubevæpnede flyet. Men hva gjorde vel det, bare vi kom avsted?

Startplassen er i minste laget. Før vi et nedpress vil det ende i skogen. Vi setter tid for start og tar avskjed med de fleste hjemmefrontsfolkene. Smilende forsvinner de inn i skogen. Bare fire mann er igjen for å hjelpe oss med starten.

— Bill, sa Ben. — Hvem av oss skal fly? Har du en mynt på deg så avgjør vi det!

Jeg får en mynt av en av franskmennene. Jeg knipser den opp i luften. Ben tar den opp.

— Du, sa han. — Jeg er glad for det! Vi flirer nervøst til hverandre.

Vindretningen er litt på skrå, men vi må greie å komme opp! Vi måll

Ben krabber opp i setet foran meg. Jeg setter meg bak stikka og gjør alt klart. Prøver rorene med en nervøs bevegelse.

En av franskmennene begynner å dra på propelleren for innsugning: Motoren tenner med en gang. Franskmennene hiver seg mot vingene. Jeg gir mer og mer gass. Motoren går som en klokke. Det var nok dyktige fagfolk blant hjemmefrontskarene! Enda mer gass, halen begynner å løfte seg, jeg må ha all den kraft jeg kan få presset ut av motoren fra start av. Nå! Jeg vinker. Franskmennene kaster seg ned og Mothen spretter til. Jeg kommer litt skjevt, må bruke sideropedalet. Skogkanten kommer rasende mot oss. Jeg drar i stikka. Det er som om flyet betenker seg, vil ikke slippe bakken. Vi subber over tretoppene, et vindkast holder på å velte oss, men jeg får parert i siste øyeblikk. Foran meg veiver Ben med armene i vill glede.

Skydekket var lavt, vindrossene kom med stor kraft. Vi ble slengt temmelig mye hit og dit og flyet hadde vondt for å stige. Jeg holdt øye med «climben». Viseren hadde tilbøyelighet til å krype under null, vi mistet altså høyde. Men så gled viseren oppover, heldigvis!

Tusen fot. Jeg satte meg bedre til rette. Det er underlig å sitte bak stikka på en Tiger-Moth igjen! Plutselig faller vi gjennom! En nedadgående luftstrøm suger oss nedover. Rorene virker ikke. Fullt utslag på stikka, helt dødt. Nedover bærer det. Vi synker som i en hurtiggående elevator. Ben hiver seg rundt, skriker noe som jeg ikke oppfatter. Jeg ar-

beider som en rasende med rorene, uten at det hjelper. Og plutselig går det rett til værs igjen! Som om en kjempehånd hadde kastet oss oppover. Så nære et sammenstøt med jorden hadde jeg aldri vært med en Moth!

Jeg tvinger flyet oppover. Vi kommer inn i en regnskur og regnet pisker oss i ansiktet. Jeg må rive av meg brillene for å se instrumentbrettet.

Vi flyr blindt nå. Ullen tåke, ser ikke vingespissene. Den som bare hadde hatt en radio så vi kunne kalle på flylederen vår. Men noe så fint som en radiotelefon var det ikke i Moth'en. Det ville jo være for mye forlangt! Timer går. Jeg begynner å bli temmelig sliten. Vi har arbeidet hele natten for å få alt klart til start. Men nå er det heldigvis nokså stille i den høyden vi flyr.

Jo nærmere vi kommer Kanalen jo bedre blir været, merkelig.

Jeg lar Moth'en stige for å komme ut av skydekket. Da vi smetter ut av det får vi øye på de tyske jagerne. De ligger på en annen kurs enn oss. men oppdager oss øyeblikkelig og snur. Ben har også sett tyskerne. Jeg hiver meg inn i skyen igjen. Grått omkring oss, vi kommer ut. Der er Kanalen! Skyene formelig splittes og viser gløtt av klar, blå himmel.

Jeg stupet så brått som jeg tør. Det synger i spantene på Moth'en. Her gjelder det å komme ned! Hoppe på bølgetoppene bortover Kanalen.

Ben peker.

Der kommer de tyske jagerne ut av en sky. Redselen griper meg, snører strupen min sammen. Jeg hikster etter luft. Ben peker igjen, i

annen retning. Der stuper Spitfires for fulle skafter for å avskjære tyskernes kurs mot oss. Jeg beregner avstanden. Det vil kanskje gå. Kanskje . . .

De engelske flyverne klarer det. En vill kamp begynner. Men der kommer en tysker seg løs. Han manøvrerer sitt fly mesterlig. Det ei som det er ett med ham. Der får han treffet på en Spit og der legger han over og stuper mot oss! Men han er ikke alene lenger. En Spit har sett manøvreren hans og stuper etter.

Jeg siksakker alt det jeg kan for at ikke tyskeren skal få oss i sikte. Jeg ser det ivrige ansiktet til Ben noen korte øyeblikk. Tyskeren har nok beregnet farten vår galt. Han har vel aldri gått til angrep på en Moth før. Han får for stor forskuddvinkel og bommer. Han trekker opp for å gå til nytt angrep men da er Spit'en over ham! Nå blir vi vidne til en kamp mellom to mesterflyvere, men vi har ikke tid til å se på det lenge. Vi smetter over Kanalen og så er vi hjemme igjen! Hjemme!!

Bens fjes er et eneste flir der han vender seg mot meg. Vi finner flyplassen vår, går en landingsrunde. Der får vi grønt lys fra kontrollen. Jeg sideglir og setter Moth'en pent og pyntelig.

Vi hadde akkurat rullet farten av oss da en stemme brøler:

— Få kjærra vekk fra flystripen! Kvikt! For svarte, svingende!

Jeg gir gass og kommer meg vekk. En skadet Spitfire dunderer over plassen. Brannbilen og sykebilen kommer fresende. Der går Spit'en inn for landing. Den har ikke hjulene nede. Den skal buklande.

Der kliner den seg ned på flystripa. Vi holder pusten. Der holder den på å gli sidelengs, men på en eller annen vidunderlig måte greier den å holde kursen. Det braker og larmer. Brannbilen tar opp jakten etter flyet. Farten tar av, mer og mer, der, lik som bråstopper den, vipper halen opp, blir stående rett opp og ned som om den betenker seg og så tipper den over, et litet stykke fra oss.

Vi stormer bort til den. Er der før brannbilen. Vi røsker flyveren ut. Spit'en har tatt fyr. Vi løper med flyveren mellom oss. Der kommer brannbilen og karene går i gang med skumsprøyte.

Vi stopper. Vi holder enda godt tak i flyveren.

— Takk for hjelpen, sier han, og glaner bort mot Moth'en og flirer.

— Jeg får vel ønske dere velkommen hjem igjen! Men går det an å fly med noe sånt noe??

— Neida, sier Ben med et flir. — Vi hang under en tysker hit, og så løste vi oss ut over plassen!

Så flirer vi alle tre. Skvadronsjefen kommer. Og alt er slik som det var i «gamle dager» . . .

Vi rusler mot briefingrommet og har sikkert noen travle timer foran oss. Etterretningssofiserer kan spørre hull i en Spitfire!

På trappen snur vi oss. Spitfirene tar til å lande. Sveit etter sveit, pre-sist og flott, luften er fylt av motor-dur.

Ben og jeg ser på hverandre. Han rekker hånden frem.

— Takk for turen, Bill! Når dette jævelskapet er over skal jeg kjøpe meg en Moth! — Og fly langsomt!

SLUTT



LUFTPOST

25 ganger over Atlanterhavet i sportsfly

Den kjente amerikanske sportsflyveren Max Conrad feiret nylig et sjeldent jubileum idet han foretok sin 25. Atlanterhavsflukt med småfly.

Den 54 årige amerikaneren planlegger nå en flukt fra Amerika til Spania i en P-38 jager fra siste verdenskrig. Deretter akter han å foreta den første flyvning med småfly fra San Francisco til Hawaii.

Ny Britannia rekord

Langdistanse-versjonen av det engelske turbo-prop passasjerflyet Britannia fløy nylig fra New York til Roma i et strekk på 12 timer og 20 minutter. Gjennomsnittsfarten på den 6 550 kilometer lange strekningen var 515 kilometer i timen. Rekorden er 2 timer og 15 minutter bedre enn den gamle.

Britannia, som kan ta 120 passasjerer, vil bli satt inn i Atlanterhavstrafikken i juli i år.

Flyvende forretninger

20 000 fly blir idag anvendt av private amerikanske firmaer i forskjellige forretningsøyemed. Dette tallet er 15 ganger større enn det som den samlede amerikanske passasjerflyflåte utgjør. Blant de 100 største amerikanske firmaer er det 90 som bruker ett eller flere private fly.

Med henblikk på det markedet som den amerikanske forretningsverden er blitt, bygger nå Lockheed et nytt jetfly med plass for 10 passasjerer. Man mener også at hæren vil være interessert i flyet med henblikk på militære delegasjons- og andre tjenestereiser.

Svar på 50 kroners spørsmål (IV)

Treplanskissen viste det engelske jagerflyet «GLOSTER JAVELIN»

Vinner av 50 kroner (etter trekning) ble:

Torstein Fjær,
Bangsund.

Verdens største helikopter

Om kort tid vil verdens største og mest fremskredne helikopter bli prøveflyet. Fairey «Rotodyne», som flyet blir kalt, veier 17 tonn, tar 40—50 passasjerer og er i virkeligheten en blanding av helikopter og vanlig fly med faste vinger. Foruten den store fire-bladete rotoren har Rotodyne to jet motorer montert med propeller på de korte vingene.

I denne artikkelen forteller konstruktøren, Dr. George Hislop, hvordan man med denne maskinen mener å ha løst alle de vanskeligheter som inntil nå har gjort helikopteret et uøkonomisk foretagende.

AV S. J. BYRON

En gruppe engelske flyeksperter har føyet et nytt kapitel til historien om helikopterets utvikling. Resultatet av deres arbeid — den største og mest fremskredne helikopter som verden hittil har sett — vil fly for første gang i disse dager.

Bak vidunderet står Fairey Aviation Company, og i særdeleshet sjefen for fabrikkens helikopteravdeling, Dr. George Hislop, som i de siste tre år har ledet et intenst arbeid med planene. Forleden snakket jeg med den 42 årige Dr. Hislop om fordelene ved denne maskinen fremfor de mindre og mer alminnelige helikoptere.

«På den sivile luftfarts område», sa han, «har Rotodyne, med sin fart, størrelse og yteevne, enorme muligheter for transport av last til underutviklede områder. Tenk bare hva en slik maskin vil kunne bety for f. eks. et oljeselskap som opererer i villt og ulent terreng, langt fra vanlige flyplasser. Atskillige Rotodynes vil kunne operere fra en plass på kun 60 × 100 meter.»

«På det militære område», fortsatte Dr. Hislop, «vil maskinen være uunnværlig når det gjelder forflytning av tropper og utstyr i felt.»

«Hva med driftsomkostningene?»

«Meget økonomisk,» svarte han «Bare omtrent 13 øre kilometeren.»

Når det gjelder driftsomkostninger, fart, rekkevidde, laste- og stigeevne, så ligger Rotodyne godt over de krav som det interenasjonale lufttransport forbund (I.A.T.A.) mener bør stilles til et stort helikopter. Mens I.A.T.A. anbefaler en marsjfart på 240 kilometer i timen, vil Rotodyne greie 275 km/t. Rekkevidden er 700 kilometer og det er mer enn dobbelt minstekravet som I.A.T.A. anbefaler. Stigeevnen er to og en halv gang så stor — 510 meter i minuttet mot 183 meter, (med full motorkraft).

Rotodyne vil videre med letthet ta det anbefalte antall passasjerer — 40—50 eller tilsvarende vekt i last. Dette er, som Dr. Hislop også sa, av den aller største betydning idet ma-

skin vil kunne spare flypassasjerer en mengde tid i transport fra bysentrum til flyplass. Som kjent ligger jo de fleste flyplasser ganske langt utenfor de store byene og transporten dit ut tar nå uforholdsmessig lang tid. Det er f. eks. 13 mil fra Toronto til Buffalo og denne strekningen vil Rotodyne kunne frakte 30 passasjerer og tre tons bagasje eller last på 35 minutter.

b) Utilstrekkelig fart.

c) Vibrasjon og komplisert maskineri.

d) Manglende evne til å forbli i luften når motoren svikter.

«Rotodyne er konstruert med henblikk på å overvinne disse svakheter», sa Dr. Hislop. «I det vesentlige er den en kombinasjon av et jet-drevet fly med faste vinger og en helikopter. Evnen til å fortsette flukten



Med den erfaring man har med de nåværende typer av helikoptere er det forskjellige svakheter som gjør helikopteret uegnet til transport av passasjerer og last. I korthet er disse:

a) Utilstrekkelig lasteevne og rekkevidde.

eller lande sikkert etter at motoren har sviktet er livsviktig hvis helikopteret skal brukes i alt slags vær og over lange strekninger med sjø.»

Denne sikkerhetsmarginen er en av de store fordelene ved Rotodyne. Hvis en av de to motorene svikter under

50 kroners spørsmål

(V)



Den 3. oktober 1953 satte James B. Verdin fra den amerikanske marine ny hastighetsrekord for fly. Over en oppmålt strekning ved Salton Sea, California nådde han 1212 kilometer i timen. På bildet over holder Verdin en modell av det flyet han brukte.

HVILKET FLY VAR DET?

Løsning:

Navn:

Adresse:

Send løsningen til LUFTENS HELTER,
Oslo 18, INNEN 31. MAI.

start eller landing vil flyet fortsatt kunne holde seg i luften og gjøre en sikker landing. Hvis motoren svikter under vanlig horisontal flukt vil Rotodyne allikevel kunne fullføre flukten.

Den fire-bladete rotoren, som har en diameter på 27,5 meter og er montert på en mast over kroppen, blir brukt under start og landing og når flyet «henger» i luften. For vanlig vannrett flukt har Rotodyne propeller som er montert på de to 3150 Hk. Napier Eland gassturbin motorene i forkanten på de korte vingene.

Ved start eller landing blir kraften fra de to gassturbin motorene benyttet til å drive hjelpekompressorer som pumper luft gjennom rotorens hule stålblader frem til små jetmotorer i endene. Den komprimerte luften blir blandet med brennende drivstoff i jetmotorene og den resulterende utblåsning driver rotorbladene rundt.

Rotodyne løftes altså opp som et vanlig helikopter ved hjelp av rotoren. Når det så har oppnådd en bestemt fart i horisontal retning kobler flyveren hjelpekompressorene ut og motorkraften overføres til de to foroverpekende propellene på vingene. Rotoren fortsetter imidlertid å rotere, på tomgang, og gir halvparten av det «løft» som er nødvendig. Vingene sørger da for den andre halvparten.

«Overgangen fra drift ved hjelp av jetmotorene på rotorbladene til propellene på vingene — eller omvendt når flyet skal lande — er like enkelt som å skifte gir i en bil», sa Dr. Hislop. «Samspillet mellom propeller, rotorblad-jetene, vingene og den selvrote-rende rotor er et nytt begrep innenfor helikopter industrien som gir store muligheter. Vi tror at denne løsninger.

vil gjøre det mulig for Rotodyne å overvinne de vanskeligheter som hittil har begrenset anvendelsen av helikopteret.»

Uten radar og annet spesialutstyr vil Rotodyne koste mellom 4 og 4½ million kroner. Prisen er ikke avskrekkende når man sammenligner den med prisen på en Vickers Viscount som er på omtrent 6 millioner kroner



Luftskipet kommer tilbake

Amerikansk luftskip har satt ny rekord med 11 døgn i luften.

Et luftskip fra den amerikanske marine, en Goodyear ZPG-2, landet den 15. mars i Key West, Florida, etter å ha vært i luften i 264 timer og 14 minutter i et strekk uten etterfylling. Flukten begynte den 4. mars fra South Weymouth, Massachusetts, og gikk over Portugal, Kanariene og vestkysten av Afrika.

Målet for flyvningen var å prøve luftskipet som varslingsmiddel under all slags vær mot fly og undervannsbåter.

Den gamle rekorden lød på 200 timer 12 minutter og ble satt i 1954 og så av en ZPG-2. En uoffisiell distanse-rekord ble satt i 1929 av det tyske luftskipet GRAF ZEPPELIN og var på 10 271 kilometer.

Luftskip av typen Zpg-2 er fylt med helium og har et volum på 248 500 kubikkmeter. Lengden er 104,2 meter. Det er to motorer av typen Wright R-1300-2A Cyclone 7, hver på 800 Hk som gir skipet en fart av over 130 kilometer i timen. Mannskapet er på 14 mann.



«Haien» - pris kr. 13.50

MODELLFLY

fra Erik Engelhardt-Olsen

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

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

Klipp her

Illustrert katalog sendes mot inn-sendelse av kr. 0,50 i frimerker.

Navn

Adresse

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

10



Oberstløytnant

Svein Heglund

Norsk topp-scorer i 2. verdenskrig.

Etter realartium og et halvt år til sjøs reiste Svein Heglund til Sveits for å studere flyteknikk ved den tekniske høyskole i Zürich. Han er født i Oslo i 1918.

Aprildagene i 1940 satte en foreløpig stopper for hans flytekniske utdanning. Hurtigst mulig kom han til Canada og meldte seg for de norske myndigheter. Han kom med på det første kull av norske flyelever som sammen med kanadierne fikk sin utdanning ved Moosejaw. Heglund

gikk ut som nr. 1 blant de kanadiske og norske flyelever.

Ener som flyver ble Svein Heglund også under operativ tjeneste på 331 skvadronen i England. Han var aktiv jagerflyver fra september 1941 til desember 1943. Det ble mange turer over kanalen til Kontinentet i kamp med Focke Wulf 190 og Messerschmitt 109. Den største påkjennning for de norske skvadroner 331 og 332 på denne tid var Dieppe-operasjonen. Den 19. august 1942 fløy skvadronene fire turer hver. 331 skvadronen tapte en mann men skjøt ned syv fiendtlige fly.

I 1943 fortsatte de alliertes flystyrker å tilintetgjøre det tyske flyvåpen. Svein Heglund som da var løytnant tok del i kampen for fullt. På foråret var de norske skvadronene 331 og 332 de eneste som opererte over Frankrike — Belgia og Sør-Holland. Den tyske motstand var derfor kraftig, de var jevnt over overlegne med hensyn til antall fly. I denne tid var det at løytnant Heglund fikk vise sine ferdigheter som jagerflyver og leder. Det virket som om han skjøt ned alle de tyske fly han kom over og da krigen sluttet, var han topp-scorer innen den norske flyvåpen. Han hadde 14¹/₃ nedskutt, 6 sannsynlig nedskutte og 5¹/₂ skadet. I tillegg til disse skjøt Heglund ned 7 V-1 eller flyvende bomber.

For sin innsats er oberstløytnant Svein Heglund tildelt Krigsmedaljen, Håkon VII 70-års medalje, Distin-

guished Flying Cross med bar, Krigskorset med sverd og stjerne.

Etter krigen fortsatte Heglund sin utdanning som flyingenør i Sveits og tjenestegjør nå ved Flyvåpnets forsyningskommando, Kjeller.

FLYVENDE PRINSER

Efter sin fire måneder lange turné og sjøreise jorden rundt har Prins Philip gjenopptatt sin store hobby — flyvning. For tiden øver han seg i nattflyvning med et av dronningens fly, en Heron.

Under sitt besøk i Amerika nylig gikk Prins Bernhard av Nederland for annen gang gjennom lydmuren — denne gangen med en Convair TF-102A, som er et toseters treningsfly.

FLYVENDE KANONER

Et helikopter, bevæpnet med en 57 mm rekylfri kanon og tre maskingeværer er tatt i bruk av franskmennene mot terroristene i Algeriet. Helikopteret har en besetning på to flyvere og tre kanonmenn og benyttes til å støtte landstyrkene og til å eskortere andre helikoptere.

Franskmennene har også, som de første, tegnet et hangarskip spesielt beregnet på helikoptere. Skipet er på 10 000 tonn og vil bli bygget i Frankrike. Ved siden av at det vil kunne tjene som base for 12 store helikoptere vil det bli kraftig bevæpnet med tolv 4 tommers kanoner.

Besetningen blir på 1 050 mann, farten blir 26¹/₂ knop og rekkevidden 900 kilometer.

Litt om seilflyvning

Alt i alt har man nå 18 glide- og seilfly her hjemme. Fra Tyskland kommer det i sommer fire fly, 3 Bergfalker og det avbildete seilflyet «Spatz», en ny type for norske seilflyvere.

Det blir to seilflyleirer i sommer. På Jarlsberg flyplass blir det leir fra 2/6 til 24/8 med fire kurser for nybegynnere og fire for instruktør-aspiranter — (dog under forutsetning at Flyvåpnets gir tillatelse til å bruke plassen). På Øysand flyplass, et par mil syd for Trondheim, blir det leir fra 30/6 til 31/8.

Fullstendig plan for begge leirer kan fåes fra Norsk Aero-klubb. Vi nevner at eventuelle deltagere må være fylt 15 år og oppfylle krav som til bil-sertifikat. Det blir også utdelt stipendier etter spesiell søknad.



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

DE SPØR- VI SVARER

1. Hvilke fabrikker har bygd disse fly: Ambassador, Firebrand, Seafire, Shackleton, Viking og Wayfarer?
2. a) Hvilke fly har det danske flyvåpen?
b) Det nederlandske?

SVAR:

1. Airspeed Ltd. bygget Ambassador. Seafire ble bygget av Vickers — Armstrong Ltd. — likeså Viking. Firebrand ble bygget av Blackburn. Bristol Aeroplane Co. Ltd. bygger Bristol 170 som enten kalles Mayfarer som passasjerfly eller Freighter som fraktfly.
2. a) Danske flyvåpen har Gloster Meteor — F-84 — Hawker Hunter.
b) F-84 F Thunderstreak, F-84 E Thunderjet, RF-84 F Thunderflash, F-86 K Allværs Sabre, F-100 Super Sabre, F-4 Fokker Hunter, Meteor 4 og 8, og trenerne: T-33 Shooting Star, S-14 Fokker, T-11 Kansas.

1. Hadde maskinen som brasilieneren Santos Dumont fløy med i 1906 motor? Hva var den hovedsaklig laget av?

2. Blir de som blir opptatt på flyveskolen med bare folkeskolen og uten engelsk sendt til Canada?

H. A., 14 år.

SVAR:

1. Santos Dumont fløy sin kontrollerte flukt i Frankrike den 23. oktober 1906 med sitt motorfly. Det var hovedsaklig stålør med vinger dekket av duk.
2. Flyelever med bare folkeskole må lære engelsk og matematikk o.s.v. tilsvarende realskolens pensum. De blir etter et ni måneders kurs og uttagningsprøve sendt til Canada.

Hvilken flyfabrikk fabrikerer jetjageren F-90, er den satt i produksjon, kan dere gi meg noen opplysninger om flyet.

Hilsen Mach Jet.

SVAR: Lockheed F-90 er ikke kommet i produksjon.

Vi mangler opplysninger om det.

1. Hva brukes den lange tynne snuten som er på de fleste jagerflyene til?
2. Hva er flyverdrakten som jetflyverene bruker laget av?
3. Hvilke ror bruker flyverne ved en roll?

H. A., 14 år.

SVAR:

1. Den lange snute er radarantenne.
2. Flyverdrakten er i de fleste tilfelle laget av nylon eller nylonblanding.
3. Balanseror brukes under «roll».

Vil dere si meg alle data til:

1. «Gloster Javelin»?
2. «Lockheed Super Constellation» (Passasjerfly)?

Hilsen J. E. P.

SVAR:

1. Se L.H. nr. 15. Maks. fart 1 111 km./t. Marsfart ca. 800 km./t.

2. Lockheed L-1049 G Super Constellation har fire 3 250 Hk Wright 972-TC-18DA3 motorer. Vekt: 33 tonn (tom). Toppfart: 600 km./t. Rekkevidde: 7 850 km. Spenn: 37,49 meter. Lengde: 34,62 meter. 63—99 passasjerer.

1. Om det svenske flyvåpen har det engelskbyggede Hawker Hunter?
2. Hvor mange F-86 K har den norske flyvåpen?

SVAR:

1. Nei.
2. To skvadroner.

1. Kan jeg få oppgitt navnene på fabrikkene som har laget følgende fly: 1) Superfortress B-29, 2) Blenheimbomberen, 3) Liberator, 4) Halifax, 5) Mosquito, 6) Republic XF-91, 7) Airspeed, Ambassador, 8) Shooting Star.
2. Er det noe spesielt navn på North American YF-93 A?

Hilsen K. R., Eidsvoll.

SVAR:

1. 1) Boeing Airplane Co., U.S.A., 2) Bristol Aeroplane Co., England, 3) Consolidated, U.S.A., 4) Handley Page Ltd., England, 5) De Havilland Aircraft Co., England, 6) Republic Aircraft Co., U.S.A., 7) Airspeed Ltd., England, 8) Lockheed Aircraft Corp., U.S.A.
2. Ikke det vi vet.

- a) Er der en seilflyskole her i Norge? I tilfelle hvor?
- b) Er det en fordel å ha 1. og 2. framhaldsskole (teknisk linje) når en vil inn på en flyskole?

J. W. H.

SVAR:

- a) Norsk Aeroklubb holder seilflyskole på Jarlsberg flyplass hver sommer.

- b) For seilflyskole ja. Flyvåpnet krever minimum realskole. (Forsøksvis tar Flygeskolen opp elever med bare folkeskole, men disse må ta kurs i spesielle fag for å oppnå realskolestandard.)

1. Jeg vil gjerne vite farveskjemaet til en North American F-100 Super Sabre?
2. Hvor høyt kan en F-100 Super Sabre fly?
3. Hvor mange fly av typen F-100 Super Sabre har U.S.A. i sitt flyvåpen.

N. K. Kolstad.

SVAR:

1. Aluminiumsfarve hele flyet, med sorte bokstaver: U.S. Air Force på nesen, med kjennemerke bak på kroppen, hvit skjerm på blå bunn.
2. Tjenestehøyde angis til 15 250 meter.
3. Ukjent.

- a) Hvor fort går en DC-3, hvor mange passasjerer tar den og hvor stor er rekkevidden og motorkraften.

- b) Samme opplysninger ønsker jeg om DC-4.

H. E., Etterstad.

SVAR:

- a) 1. Maks. hastighet 378 km./t.
2. 21—28 passasjerer.
3. 550—2 420 km.
4. Varierer. (DC-3G har to 1200 Hk. Wright Cyclone motorer.)
- b) 1. Maks. hastighet 460 km./t.
2. 44 passasjerer.
3. 2 600—3 500 km.
4. Fire 1 540 Hk. Pratt & Whitney motorer.

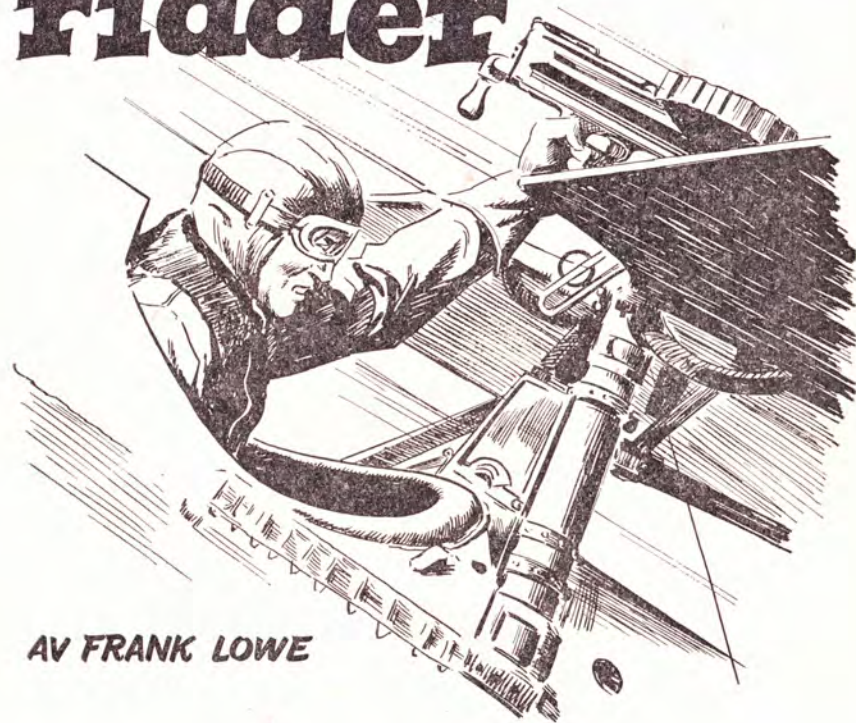
Kan 101 A Voodoo ta lette bomber?

W. W.

SVAR:

Ja. Den kan ta med atomvåpen.

En luftens ridder



AV FRANK LOWE

En grå og trist høstdag ifjor gikk et begravelsesfølge gjennom gatene i Toronto, Canada. Foran kisten marsjerte en æresvakt til takten av dempede trommer. Aller forrest i den sorgfulle prosesjonen bar en mann en stander med de høyeste militære utmerkelser fra en rekke land. Victoria-korset, Æreslegionen og alle de andre ordenene glitrer og klirret mot hverandre mens mannen som hadde vun-

net dem ble båret til siste hvilested. Canada viste en av sine store helter den siste ære. Billy Bishop var død 62 år gammel, mannen som skjøt ned 72 tyske fly og ble den største jagerflyveren i 1. verdenskrig. Han ble dekorert med Victoriakorset, C.B., D.S.O. and bar, M.C., D.F.C. og Krigskorset med palme, og ble ridder av Æreslegionen.

Billy Bishop var en av de tusener

av unge menn som gikk opp i luften i spinkle, livsfarlige flymaskiner for å redde verdens frihet. Disse unge mennene døde i sine brennende, flyvende likkister av tre og duk, fordi fallskjerm var et ukjent begrep i de dager. Men på tross av motorer som sviktet og vinger som falt av fortsatte de å fly, og selv ikke en tapsprosent på 50 kunne stoppe dem. De var alle tapre, og Billy Bishop var den største av dem alle.

I løpet av syv korte måneder i 1917 og 1918 ble den unge canadieren navn en legende både for de allierte og tyskerne. Da var Bishop den fryktede jegeren hvis jaktmarker var himmelen over Frankrike, og hvis våpen var et Lewis maskingevær. Men Bishop var ikke noen kaldblodig morder. Riktignok hatet han tyskerne, men kampen i luften var for ham først og fremst et spill, det største av dem alle — spillet om liv og død. Og fordi det var et spill var han en glad og varmhjertet mann, som blir husket av de av sine gamle kamerater som ennå lever. De kjente ham som en omgjengelig skøyerfant, men likevel først og fremst som en usedvanlig tapper flyver.

Ilddåp.

Da Billy Bishop dro over havet for å gjøre sin innsats i den store kampen var han i kavalleriet. Han klarte imidlertid snart å bli forflyttet til det nyopprettede Royal Flying Corps, og ble stasjonert i Frankrike som observatør i et bombefly. Det viste seg

straks at «bombeflyet» ikke var det det skulle være, for når den 500 punds bomben det skulle ta ble lastet inn, klarte ikke maskinen å heve seg fra bakken! Bishop søkte på ny om å bli forflyttet, og nå ville han bli jagerflyver. I november 1916 begynte han opplæringen, og under så primitive forhold at de ville fått våre dagers flyvere til å blekne. Det fantes ikke treningsfly med dobbelstyring i de dager. Eleven satt bokstavelig talt på fanget til instruktøren i den trange en-mannscockpiten, og etter noen timer i luften måtte han så fly solo.

Etter 15 solo-timer ble Billy Bishop sendt tilbake til fronten som fullt utlært jagerflyver! Det var i mars 1917, og han ble stasjonert i den berømte 60. squadron som hadde deltatt i 1500 luftkamper og mistet 126 av 278 flyvere.

Det varte ikke lenge før den unge canadieren fikk sin ilddåp. Den 25. mars oppdaget han to tyske Albatross speiderfly, og på tross av at han godt visste de var raskere enn hans egen Nieuport og dessuten to mot en, gikk han til angrep. Han fikk et av de fiendtlige flyene i sikte på maskingeværet sitt, og brente løs. Albatross'en rullet over på ryggen, og gikk i spinn ned mot jorden. En dyp følelse av triumf grep den nybakte jagerflyveren — og så sviktet plutselig motoren på flyet hans.

Men Bishop var født under en lykestjerne. Han gled tilbake til alliert område, og crashlandet noen få meter bak de engelske linjene. Natten tilbrakte han i et bombekrater!

På syv måneder skjøt Billy Bishop ned 72 tyske fly og ble den største jagerflyveren i verdenskrigen 1914—18.

Patruljeleder.

Det varte ikke lenge før Bishop ble Patrol Leader og fikk kommandoen over seks fly, og han var en god leder. Kaptein Rutherford, en av de som tjenestgjorde under ham, sier: Bishop var som en påpasselig hønemor. Han ledet oss aldri inn i kamper vi ikke kom godt fra, og han utarbeidet en kamptaktikk som gjorde at vi alltid fikk overtaket i luftkampene. Uten Billy ville ikke jeg vært i live i dag.

To ganger reddet canadieren livet til Gladstone Murray, og vi lar ham fortelle hvordan det skjedde:

Mitt første møte med Billy Bishop var i luften over Frankrike, mellom Lille og Armentieres i 1917. Jeg var på en foto-rekognoseringstur og ble angrepet av seks tyske fly. Som ved et trylleslag dukket plutselig en Nieuport opp, vippet to ganger med den høyre vingen, og gikk til angrep på tyskerne. Et øyeblikk etter falt to av dem brennede til jorden. Et par dager senere ble jeg presentert for Billy Bishop, og oppdaget at det var han som hadde reddet meg . . .

Omtrent to måneder senere var jeg på en ny rekognoseringstur helt ved Rhinen, og på tilbaketuren ble jeg angrepet av fire tyske jagere. På ny dukket en Nieuport opp og vippet med den høyre vingen, og jeg forsto straks at det var Billy Bishop. De fire tyskerne ventet ikke på å bli angrepet, men fjernet seg øyeblikkelig, for på den tid var Bishop fryktet mer enn noen annen alliert flyver.

Det var sant at tyskerne fryktet Bishop. Ikke bare fordi han var en mester i luftkamp, men like mye fordi det virket som om han alltid var i luften. Tre ganger daglig ledet han

de reglementerte patruljeflyvningene, og i tillegg fløy han ut alene opptil tre ganger om dagen på jakt etter fiendtlige fly. Det var når han var alene han var lykkeligst. Det varte ikke mange ukene før Nieuport'en hans, med blåmalt snute, rød- og blåstripet motordeksel og den tre fot lange Patrol Leadervimpelen på halefinnen, ble fryktet og hatet av alle tyske flyvere. Dristig og fryktløs kastet han seg uten betenkning inn i kamp med tallmessig overlegne fiendtlige styrker, og når han fikk dem inn i siktet på Lewis maskingeværet sitt, bommet han aldri. Bishop var nemlig en usedvanlig sikker skytter, som så godt som aldri behøvde å fyre av mer enn en salve for å gjøre det av med en motstander.

Victoriakorset.

Historien om hvordan den unge canadieren vant Victoriakorset, den høyeste militære utmerkelse i det britiske verdensriket, forteller tydelig om hvor totalt blottet for frykt han var.

Om kvelden den 1. juni 1917 betrodde Bishop kaptein Rutherford at han aktet å angripe en tysk flyplass langt inne på fiendtlig område og ødelegge maskinene som var stasjonert der. Han hadde allerede fått tillatelse til toktet av sine overordnede.

— Du er gal, Billy! Du vil aldri klare det! sa Rutherford.

Klokken tre om morgenen ble den unge canadiske kapteinen vekket, og han kledde seg raskt. Uten å gi seg tid til å spise frokost klatret han opp i Nieuport'en sin. Han var helt alene på flyplassen. Ingen var der for å trykke ham i hånden og ønske ham lykke til, men likevel nølte han ikke.

Motoren hostet, fusket litt, og tente så med et brøl. Farten økte raskt mens han trillet avgårde mellom de osende oljeblussene som markerte startstripen, og så var han i luften. Den blå snuten på Nieuport'en pekte mot øst, mot fienden.

Ved daggry var Billy Bishop over målet. Den tyske flyplassen lå under ham, og han så hvordan fienden varmet opp flyene sine og gjorde dem klare til aksjon. Som en hevns engel dukket han ut fra mørket, og maskingeværet spredte død blant de intetanende tyskerne. Et fly gikk opp for å ta opp kampen med ham, men ble skutt ned før det var femten meter over bakken. Et annet kom litt høyere, men oppnådde bare å crashe rett i et tre da det ble gjennomhullet av en salve fra canadierens maskingevær. Et tredje fly gikk rett i bakken like ved, og flyveren i det var død før han tok bakken.

Verdens største jagerflyver var i aksjon, og først da han slapp opp for ammunisjon satte Bishop kursen hjemover igjen. Tyske jagerfly forfulgte ham, og luftvernet konsentrerte seg om det forhatte engelske flyet med den blå snuten. For en gangs skyld hadde ikke Bishop full kontroll over situasjonen.

— Jeg følte meg litt rar på turen hjem, fortalte han selv senere. — Jeg hadde ikke spist frokost, og følte meg slapp og likeglad.

Det var nok reaksjonen som meldte seg. Utmattet kom han seg tilbake til sine egne linjer, og landet på flyplassen. Og nå var han seg selv igjen. Han løp inn i forlegningen, og her lå kameratene hans ennå og sov! Bishop ropte og hujet til de våknet, og da

han hadde fortalt dem hva han hadde utrettet mens de sov, fikk de på seg klærne. Alle gikk ut og så på flyet hans, og det var virkelig litt av et syn. Utallige kuler hadde lagd store flenger i duken og splintret spanteverket, men Billy Bishop's spesielle lykketjerne hadde vernet om ham. Ikke en kule var kommet nærmere cockpiten enn to fot! Det var typisk for Bishop at han alltid var heldig. En annen gang kom han tilbake fra en luftkamp med 210 kulehull i maskinen, men selv var han uskadd!

For sin nattlige bedrift ble Bishop tildelt Victoriakorset, og 60. squadron feiret begivenheten på sin spesielle måte. Etter den store middagen som ble gitt for canadieren gikk karene i fakkeltog til de forskjellige squadronene som var stasjonert på flyplassen. I samlet flokk og ikke så helt lett belivet stemning gikk de til angrep på en messe, og her begynte de å kaste alt og alle ut gjennom vinduene! Derfra fortsatte de til neste squadron, og nå var det blitt så sent på kvelden



Under den annen verdenskrig steg Billy Bishop til Luft Marskalk i det Canadiske Flyvåpen. Da han døde var han 62 år gammel og om de 7 månedene han tilbrakte ved fronten under 1. verdenskrig sa han: «Det var de beste dager i mitt liv».

at flyverne her var gått til køys. De ble imidlertid raskt vekket og kastet ut, og messen deres ble bombardert med signallys! Det gjaldt å klare å skyte lypatronen inn gjennom et vindu og ut igjen gjennom et annet!

— Etter at vi hadde underholdt disse karene litt dro vi tilbake til vår egen messe, forteller kaptein Molesworth. — Her danset og sang vi til dagen grydde. Jeg har ennå et lite tøystykke på en 15 tommer. Det var de eneste rester av uniformen til en av karene våre!

Richthofen.

Disse unge flyverne kunne slippe av mellom sine kamper på liv og død i luften. Ofte bilte de 6—7 mil til Boulogne for å spise middag, og kom ikke tilbake til flyplassen før de måtte skifte på seg flyverhabitten og gå opp.

Det skjedde ting i denne krigen som var utenkelige i alle kriger før og etter. Immelmann, den berømte tyske flyveren, angrep aldri et fiendtlig fly som var skadet. Han vinket bare til flyveren, og fløy så sin vei igjen! Gladstone Murray, mannen som Bishop to ganger reddet livet til, var stadig i forbindelse med baron von Richthofen, den mest kjente av de tyske jagerflyverne. Murray fløy ofte over Richthofens flyplass i rekognoseringsflyet sitt og slapp ned såpe, som tyskerne hadde svært lite av, og baronen gjengjeldte det med å slippe ned kasser med tysk øl på Murrays flyplass!

Mannfred von Richthofen ble kalt «Den røde djevelen», fordi han fløy et helt rødmalt fly. Han skal ha skutt ned 80 allierte fly, og regnes som toppscorer i 1. verdenskrig. Bishop hadde bare forakt til overs for den

måten Richthofen fikk sine seire på. Han pleide å holde seg utenfor kamp til de andre karene i squadronen hans hadde gjort klar et bytte for ham. Hvis et alliert fly ble skadet, dukket straks «Den røde djevelen» opp, skjøt ned den hjelpeløse motstanderen, og sikret seg en ny seier. På denne måten ofret han livet til mange av kameratene sine, fordi han aldri tok noen sjanser selv og hjalp dem.

En gang møttes Richthofen og Bishop ansikt til ansikt. En lang stund forsøkte de å ødelegge hverandre, men ingen av dem klarte å få overtaket på den andre. Flyene danset rundt og rundt mens de to mesterflyverne forsøkte å overliste hverandre. En kule fra Richthofens maskingevær gikk gjennom Bishop's flyverjakke og splintret frontglasset hans, men kampen endte uavgjort.

Den siste kamp.

Den 2. mai 1917 angrep Bishop alene 23 tyske fly, og klarte å skyte ned to av dem. Da han hadde landet igjen på sin egen flyplass, falt sideroret av Nieuport'en hans! Det hadde blitt så pepret med kuler at det bokstavelig talt hang i en tråd, men holdt altså akkurat lenge nok.

I september hadde canadieren skutt ned 47 fiendtlige fly, og fikk permisjon lenge nok til å dra hjem til Canada en tur. Da han dro gjennom London besøkte han kong George V, og kongen sa til ham: De er den eneste mann jeg har dekorert med Victoriakorset, D.S.O. og M.C. på en gang.

I mai 1918 vendte Bishop tilbake til fronten, og nå fikk han kommandoen over en hel squadron. I løpet av 12

dager skjøt han alene ned 25 tyske fly — fire mer enn amerikanernes topp scorer, Rickenbacker, skjøt ned på hele den tiden han var i aksjon! I juni ble Bishop beordret til hovedkvarteret. Hans dager som flyver i aktiv tjeneste var forbi — men han ville gi dem en verdig avslutning.

Med forflytningspapirene i lommen klatret han for siste gang opp i cockpit-piten på Nieuport'en sin, og for siste gang dro den store flyveren ut på tokt. Da han landet igjen hadde han skutt ned fem tyske fly!

Alt i alt hadde han nå skutt ned

72 fiendtlige maskiner, i løpet av syv korte måneder.

Billy Bishop vil alltid bli husket som et av de største navn i flyvningens historie. Han og hans kamerater uteksperimenterte den taktikk som krigsflyvere benyttet seg av i slaget om Storbritannia, og delvis i Korea. Men i dag er den foreldet. Aldri mer vil flyvere slåss mann mot mann, fly mot fly. De dagene er forsvunnet på grunn av taktiske endringer forårsaket av hastigheter større enn lydens.. Så Billy Bishops navn står ensomt på en Everest som aldri mer vil bli besteget.



Hovedfortellingen i neste nummer heter «Den flyvende cowboy» og handler om den eventyrlige Wiley Post, cowboyen fra Oklahoma som begynte som fallskjermhopper og endte som jordomflyver.

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



GLASSKULEN

Raca og Flora er på vei hjem til Atlantide med de hemmelige «Galeor» tabellene da de plutselig blir angrepet av fly fra øen «Strålen», som står under oberst Joto's kommando



Fortsettes i neste nummer.

Nasjonalitetsmerker

Danmark



Finne

Kropp og Vinger

Norge



Kropp og Vinger

Sverige



Kropp og Vinger

Frankrike



Sideror

Kropp og Vinger

Belgia



Sideror



Kropp og Vinger

Holland



Sideror

Kropp og Vinger

Storbritannia



Finne



Kropp og Vinger

Sovjetsamveldet



Sideror, Kropp og Vinger

U. S. A.



Kropp og Vinger