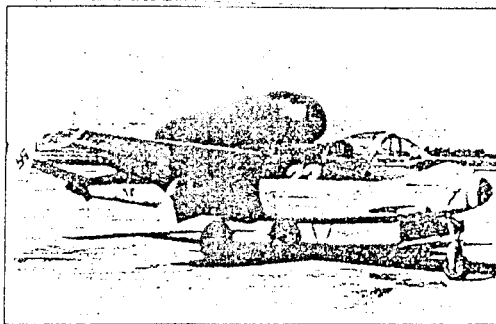




Det mest fantastiske prosjektet var likevel Heinkel He 162 Salamander.

Hitler og JETFLYENE

Tekst: Werner Christie

Adolf Galland var med sine 30 år "General der Jagdflieger" og den yngste generalen i Hitlers fryktede Luftwaffe. Til å begynne med var han Hitlers yndling, og hans uniform funklet av stjerner og dekorasjoner. På ett felt kom Hitler og Galland aldri overens - jettlyene. Hvordan skulle de utvikles og brukes?

I Nazi-Tyskland arbeidet geniale konstruktører som Ernst Heinkel og Willy Messerschmitt med å produsere jettfly. Og de arbeidet febrilsk - dag og natt, det gjaldt å stoppe de allierte tusenbomberraidene før hele Tyskland var lagt i grus. Andre pionerer, som Fritz von Opel og Werner von Braun, konsentrerte seg om rakettmotoren. Mens jetmotoren trenger luft for å fungere, virker rakettmotoren også utenfor atmosfæren. I grunnen er både jet- og rakettmotorer enklere enn eksplosjonsmotorer med propell, men det var først under Den annen verdenskrig at disse nykonstruksjonene vant frem. Det skulle bli tyskerne som

Vi spenner oss fast i dagens jettfly med den største selvfølgelighet, enten vi skal til Tromsø eller Torremolinos er det jettfly vi bruker. Det er 50 år siden jettflyene gjorde sitt inn-
tog, og som så ofte før i flyvningens historie var krigsindustrien lokomotivet for utvikling av høyverdige sivilfly. De store tekniske frem-
skrittene later til å komme når menneskene er i nådeløs kamp.

først kunne sende jettfly og rakettfly mot fienden.

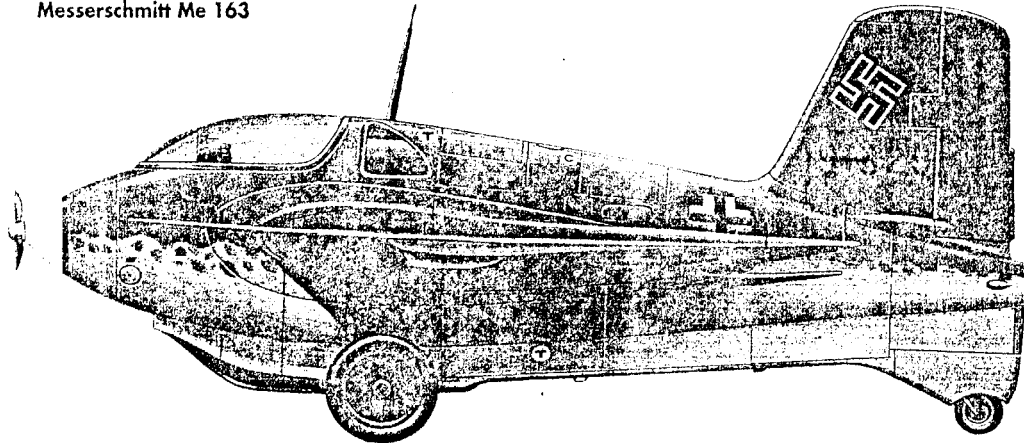
Rakettflyet Messerschmitt Me 163 Komet var mer fremtidsrettet enn noen av de andre konstruksjonene. Det kunne ta av på autostradaene, hadde en fantastisk stigeevne, og farten nærmet seg 1000 kilometer i timen. Verre var det med rekkevidden, total flytid var åtte minutter, etter det var det bare å klaske flyet ned på det nærmeste stedet som var noenlunde flatt. Drivstoffet besto av to komponenter som eksploderte når de ble brakt sammen i brennkamrene, men det var ikke sjelden at man fikk stygge eksplosjoner også utenfor motoren. Dette og de vanskelige landingene kostet mange flyvere livet.

Messerschmitt Me 262 var en mer vellykket konstruksjon, det liknet på mange måter dagens jettfly. Flyet var fryktet av de allierte bomberne, og da krigen sluttet, hadde tyskerne produsert nesten 1500 av denne farlige, tomotors jageren.

Det mest fantastiskeprosjektet var likevel Heinkel He 162 Salamander. Hitlers idé var at dette lille flyet som veide 2000 kg. skulle flys av Hitlerjugend - nazistenes ungdomsorganisasjon. ►

HITLER OG JETFLYENE

Messerschmitt Me 163



Over 100 var produsert, og 800 var på samlebandene da krigen sluttet. He 162, som også ble kalt Volksjäger, kom for sent til å være noen trussel mot de allierte, utprøvingen av den balstyrede Volksjägeren førte derimot til mange stygge havarier.

Det var først og fremst den legendariske Adolf Galland som fikk ansvaret for å bruke de nye flyene i kamp. Allerede som gutt hadde han satt flere rekorder som seilflyger, seilflyvningen var dengang en billig og god forskole for dem som skulle danne grunnstammen i Luftwaffe. Senere finner vi Galland i italiensk uniform, da får han militærutdannelse. Så følger en tid som sivilflyger i Lufthansa før han dukker opp på Francos side i Den spanske borgerkrig. Da Den annen verdenskrig brøt løs, hadde Galland over 300 tokt bak seg, og han viste seg som en av de aller dyktigste - ikke minst under Slaget om Storbritannia. Mot slutten av 1941 ble han utnevnt til sjef for jagerflyverne. Han var da 30 år gammel og Luftwaffes yngste general.

Resten av krigen kjempet Galland hovedsakelig bak skrivebordet - både mot fienden og føreren. Luftkampene hadde vært harde, men verre var det å få Hitler og hans byråkrati til å ta fornuftige avgjørelser. Til slutt - i 1945 - ble uoverensstemmelsene så store at Galland fikk avskjed og gikk tilbake til aktiv tjeneste som sjef for en spesialavdeling utstyrt med Me 262. Galland begynte krigen som "Oberleutnant" og sjef for en skvadron, og sluttet som generaløytnant og sjef for en skvadron.

I begynnelsen av krigen førte de tyske jagerne en tilbaketrucken tilværelse - de var nesten

overflødige helt til Slaget om Storbritannia. Her klarte de ikke sin oppgave og kom i unåde hos Hitler. Angrep og ikke forsvar var Hitlers valgspråk, og i stedet for å styrke jagerforsvaret satte han flyene inn som jagerbomber. Selv etter de første storangrepene på Hamburg forlangte Hitler bare gjengjeldelsesraid mot England, mens han i stedet burde ha bygget opp Tysklands forsvar. Galland måtte kjempe mot en utrolig optimisme både hos Göring og Hitler. De var så beruset av seirene i Sovjet Russland, at de ikke erkjente den stadig voksende allierte bombe-trusselen.

Til tross for britisk og amerikansk bombing steg den tyske årsproduksjon til 40.593 fly i 1944. Selv om Galland bare fikk en relativt liten andel av denne produksjonen til sine jageravdelinger, hadde han nå mer å rutte med enn før. Hele økningen ble imidlertid til Gallands fortvilelse sløst bort under Ardenneroffensiven og i de store jagerbomberangrepene mot de allierte flyplassene nyttårsdag 1945. Angrepene kostet over 250 tyske fly, men verre var det at mange erfarne jagerflyvere gikk tapt. Ordrene om å kaste jagerflyene inn i bakkeangrep kom fra høyeste hold, mens Galland hadde trent sine flyvere for å angripe de tunge bombeflyene. Resultatet ble en enorm årelating av det fra før så svake Luftwaffe, i følge Galland ga Hitler på denne måten dødsstøtet til det tyske jagerforsvaret.

For jetflyene var Hitlers statthet katastrofal. Allerede i 1939 fløy tyskerne sitt første jetfly, men disse nykonstruksjonene fikk ikke de vekstmuligheter de fortjente. Da jetflyene endelig

var kommet så langt at de kunne settes inn, insisterte Hitler på at de skulle brukes som bomber og ikke som jagere. Galland og hele Luftwaffes ledelse kjempet en fortvilet kamp for at Me 262 skulle få prioritet og bli satt inn i forsvaret av Tyskland, men Hitler fikk raserianfall når spørsmålet ble brakt på bane. Han forbød at Me 262 ble omtalt som annet enn "Blitz-Bomber". Toppen av alt var at Göring måtte sende ut en spesiell ordre

med uttrykkelig forbud mot at Luftwaffes offiserer diskuterte muligheten av at Me 262 kunne brukes som jagerfly! Til slutt måtte selv føreren bite i gresset, jetflyene ble satt inn og gjorde store innhugg i de allierte bomberformasjoner. - Mange flere allierte flygere hadde måttet bøte med livet hvis Galland hadde fått sin vilje tidligere.

Mål blodtrykket selv med



OMRON blodtrykksapparat
MODELL HEM-405C digital - fra JAHPRON®

FORDELER

Let, liten og kompakt, kan tas med overalt

- ❑ **Stadig flere kontrollerer sitt eget blodtrykk**
- ❑ **Måling hjemme anbefales også av mange leger**
- ❑ **Apparatene er driftssikre og enkle i bruk**
- ❑ **Norsk bruksanvisning. Selges hos apotek og bandagist.**

Mansjetten settes på enkelt og hurtig

Mansjetten har god passform. Plasseringen er enkel.

Store, letteste tall

Systolisk og diastolisk blodtrykk og puls vises på en skjerm med store, lette lesbare tall.

Automatisk av/på bryter

Glemmer man å slå av apparatet, gjøres det automatisk etter 5 minutter.

Streng godkjenning

HEM-405C har avansert digital-teknikk og er godkjent av tysk statiskontroll. Modell HEM-405C er en av markedets mest solgte blodtrykkapparater for hjemmemåling.

Også til legeskontorer og klinikker selges mange av denne typen apparater.