

1962 Stjørdaling skulle bombe Moskva

Vinden blåste hele tiden i Oklahoma. Slik følte i alle fall de to som tok seg fremover mot sitt kjempestore fly ute på oppstillingsplattformen. De hadde valgt å spasere over det gedigne området. Vanligvis ble de kjørt over i en såkalt *crewbil*. Den ene måtte rette litt på ei stor veske over skuldrene, slik at han for et kort øyeblikk ble liggende et par meter bak den andre i motvinden. Han kaster et blikk bortover og ser at de tre andre flyene var godt i gang med oppvarmingen og forberedelsene. *Crewchiefen* ropte sine ordrer, og de yngste blant bakkemannskapet mer løp enn gikk for å komme igjennom sine innøvde rutiner. De seks motorene avga et konstant sus, samt den velkjente lukta av omsettbart drivstoff. I det de skal gå opp de store trappene til cockpit, når annenflygeren igjen sin navigatør og bomber. Ei vindkule tar godt tak i skyggelua, og han bøyer instinktivt hodet ned for å forhindre en lang og ufrivillig løpetur utover mot rullebanen for å hente lua. ”*Våre sjanser for å overleve, er mye større enn våre familier*”, roper han til sin kamerat mens vinden tar ham litt ut av balanse. ”*Vi skal tross alt fly i 8 timer mot Russland, mens en rakett fra Cuba tar kun 8 minutter hit*”. Han tenker tilbake noen få timer, da han tok avskjed med sin familie i Abilene, Texas - som i lag med andre familier ble kjørt vekk fra basen i busser. Nav-bombere nikker tilbake i det han gjentar for seg selv navnet på hotellet han hadde avtalt å møte sin kone og barn på når dette var over, hvis det noen gang ble et ”over”. Spenningen, redselen eller hva det var - rev i ham. Skulle han utløse den tredje verdenskrigen? En absurd tanke, men likevel så reell.

Vi er på Tulsa Air Force Base i Oklahoma en oktoberdag i 1962. Scenarioet var det som senere skulle bli hetende Cubakrisen, hvor verden trolig var sekunder fra en ny storkrig og mulig utslettelse. Personen som skulle gi kursen mot mål i Russland, trolig Moskva - og som egenhendig skulle utløse H-bomben og utslette millioner av mennesker, var Phillip Goplen - en tredjegenarasjon stjørdaling. Philip Goplen er en kjempe i dobbelt forstand. Ikke bare fysisk, hvilket ikke var unaturlig, han var tross alt fra Skralttjønna i Rådalen i Hegra. Se *Stjørdalens krønike*, bind 8 - side 49. Men han er også en kjempe krigsmessig, med erfaring fra wwII og D-dagen.



Phillip Goplen ble født den 18. juni 1921 omtrent en kilometer sør av Roscoe, sørvest av Zumbrota i Goodhue County i Minnesota. Hans bestemor var Sigrid Davidson, født i Skralttjønna i 1855. Hun utvandret til Amerika, hvor hun gifter seg med Andrew Goplen, opprinnelig fra Nord-Torpa på Toten. Deres sønn og far til Phillip, het Martin Goplen. Han livnærte seg til å begynne med som eier av et lite verksted i Roscoe. Senere flyttet familien inn til Zumbrota. Flere barn kom, huset var lite - og Phillip ble flyttet til sin bestemor Sigrid og onkel og tante som drev familiegården. Her ble han til han avsluttet fjerde klasse. Da flyttet han hjem til sin familie, som på det tidspunktet hadde fått seg et større hus. Men prøvelsene stod i kø. I 1935 dør hans mor, Marie - og etterlater seg far Martin med 7 barn under 14 år. Familien ble totalt splittet, og Phillip ble sendt tilbake til sin onkel og tante på gården. Her bodde han til han avsluttet Wanamingo High School i 1940. Familien hadde ikke råd til å la ham komme til College, så en venn av familien - som var pilot i Northwest Airlines anbefalt Phillip å søke seg til Army Air Group og bli flymekaniker, siden han var så levende opptatt av all mekanikk. Dette var den beste veien inn i Northwest, ble det sagt. Men så kom krigen. Phillip meldt seg frivillig, ble sersjant ganske så raskt og med sine tekniske evner ble han *crewchief* for 2 AT-6 fly. Men dette var ikke noe for Phillip. Han ville vekk og videre, og

fikk gjennom Forsvaret tatt en test for College. Han kom inn, og veien lå åpen for alle typer utdanninger og jobber innen det militære.

Men krigen krevde sitt, veien gikk ikke alltid som planlagt - og den 12. mai 1943 befinner Phillip Goplen seg underlagt bombetrening ved Ellington Field i Texas. Via Big Spring i Texas ble han uteksaminert fra "Bombskolen" den 4. desember. Dette var den dagen han også giftet seg med sin Elsie. Etter 15 dagers permisjon, meldte han seg ved Hammer Field i Fresno, California, hvor hans første *crew* ble sydd sammen under ledelse av fenrik Ralph T. Welsh. *Crewet* bestod av 10 mann, hvor Goplen fungerte som "bombardier". Så fulgte noen måneder med innflyging, ikke kun for å sveise *crewet* og rutiner, men de ble etter noen uker overført til de nye H-modellen av



B-24 Liberator. Den 6. april 1944 fikk de sin "overseas-order", og satte kursen sørover to dager senere. Meningen var å fly via Brasil, over til Casablanca og så opp til England. Men turen tok lengre tid enn planlagt, grunnet at de kolliderte i landingsrunden på flyplassen i Brasil med en Buzzard. Etter reparasjon, og mye om og men, kom de til England den 21. april. Flyet ble oppjustert og et annet *crew* skulle noen dager senere ta flyet til basen i Setthing hvor de skulle slutte seg til 448th Bomb Group. Men flyet kom i combat og ble skutt ned. Det førte til nytt fly, nye overføringer og ny trening. Men omsider var Phillip og hans kamerater klare for *combat*, hvis første oppdrag (*mission*) var den 25. mai, hvor de satte kursen over kanalen og bombet Fecamp i Frankrike med 12 stk 500-pounds *semi-armor piercing* bomber. De så ingen opponenter. Den harde virkelighet hadde startet for ungdommen med gener fra en liten plass langt inne i skogen i Hegra.

Allerede på oppdrag to, to dager etterpå - med mål: Konz/Karthaus nær byen Saarbruken, fikk de sin ilddåp gjennom *flak* (luftvernartilleri) og fikk betydelige skader. Den 29. april hadde de for første gang eskorte av P-38 og P-47. Denne gangen slo de ut en rekke Foché Wolf som stod oppstilt på en flyplass ved Tutow. Så på selve D-dagen foretok de to *mission*. De tok av første gangen klokken 0200 og dannet en formasjon i mørke. Dette var en "disaster", og de holdt på å bli skutt ned. De bombet strendene i Normandie med 52 100-pounds GP-bomber, ca. 400 yards innpå - i front av troppene som skulle gå i land. Så var det å snu, komme seg hjem igjen uten å bli skutt ned av egne - eller kolliderende. Neste tur gikk over Normandie og med mål å bombe broer. Dette ble "quite a mess", grunnet alle flyene i luften. De fant ikke sitt mål, men måtte bare slippe bombene og komme seg hjemover. Redselen for andre fly i luften var større enn fiendens nærvær.



Den 10. juni kom krigen enda nærmere, da flere fly på hver side i formasjonen ble skutt i filler. ”Det var sterkt”, sier Phillip - ”å se at den ene etter den andre eksploderte bare meter unna og gå ned. Du kunne ikke gjøre noe, ikke snu, ikke flykte, ikke forlate formasjonen - men bare sitte der og håpe, mens du og verden rundt deg ristet omtrent i filler. Når var det din tur til å bli skutt ned?”

Så fulgte flere *missions* (oppdrag) over Hamburg og Berlin. Skvadronen krympet stadig inn. Hver dag ble kamerater borte. Den 21. juni var det meget nære på for Phillip også. De ble truffet og falt ut av formasjonen. De tenkte å nå Sverige, men bestemte seg på å ta sjansen hjemover. Grunnet at andre fly så at de ”gikk ned”, ble de rapportert MIA (*missing in action*). Elsie, kona til Phillip mottok sågar et brev til Phillip i retur, med merket MIA på. Den 11. og 12. juli var de med på det som mange anså for ”lite verdig” - bombingene av München. Enorme lidelser (ref. senere Dredsen) og store tap også på alliert side. Phillip forteller at han aldri har sett så mange fly på samme tid over et target (mål). Den 11. juli var Phillip bare millimeter fra å bli drept. Et stykke *flak* skar seg gjennom *flightsuiten* og stoppet straks over hjerte. Etter München fikk de 9 dagers permisjon.

Phillip Goplen satt i sitt ”vinterhus” i Corpus Christi i Texas i flere dager i januar/februar 2009 og skrev ned - med tanke på undertegnede - i detaljer alt om sine ulike *missions* i wwII. Dette er selvsagt lesning for spesielt interesserte, men for militære historikere er det meget verdifull dokumentasjon.

Phillip Goplen skrev at han ofte ba til Gud. Etter å ha lest om hans opplevelser i lufta over Europa, tror jeg ham på det! Som *combat bombardier* hadde han 228 timer. Han og resten av *crewet* var utrolig heldige som overlevde 33 *missions* med dertil kun mindre skader. Phillip Goplen ”fra Skralttjønna” mottok Purple Heart for sin innsats.

På slutten av krigen var Phillip instruktør ved Midland Air Force Base, senere ble han sendt til California for å lære opp kinesere på B-25 Mitchell. Så til Las Vegas for å bygge opp en radarskole. Etter krigen jobbet han for sin svigerfar innen entreprenørbransjen, inntil Koreakrigen igjen kalte på hans tjeneste. Til å begynne med underviste han radaroperatører på B-29 Superfortress, men kom etter hvert over på B-47 Stratojet.



Dette var en intensiv og lang trening, som til slutt førte ham til 96th Bomb Wing i Altus, senere til Dyess AFB, Texas. B-47 fløy verden over, og Phillip Goplen var med over Norge og overvåket Russland, fra baser i England. En gang måtte de fly inn til Tokyo, da en B-52 med atombombe hadde nødlandet der. Det kunne ha ført til diplomatiske forviklinger. De skulle inn med kokosnøtter fra Guam ble det sagt, mens de i virkeligheten skulle hente noe som var litt mer farlig enn kokosnøtter.

Så kom Cubakrisen. ”I can assure you that our target assignments were not in Cuba, we were ready to strike our targets in USSR if the Cuban Crisis had not been resolved”, skriver Phillip det i en oversikt til undertegnede. 96th Bomb Wing ble nå spredt mellom Dyess, Texas - Tulsa i Oklahoma og Trux i Wisconsin. Forhold rundt atombomben og potensiell bombing av Moskva er klassifisert, men Phillip sier at det var ganske store saker, og mer vil han ikke si om den saken. Da B-47 ble avløst av B-52 gikk hele *crewet* av med pensjon fra The Air Force, Phillip Goplen som oberstløytnant etter 25 år aktiv tjeneste. På den tiden hadde han tatt ut ATPL (sivilt flysertifikat) og begynte å fly for Gopher Aviation i Rochester - senere for Elliot Flying Service i Eden Prairie i Minnesota. Han lukket sin loggbok i 1977 og flyttet som pensjonist til Zumbrota, MN - hvor han i 2009 lever med sin Elsie, som er sterkt funksjonshemmet. De mistet sin 37-årige sønn av hjerteslag. Den andre sønnen, Larry - bor i St. Paul. Forøvrig har de 4 barnebarn og 5 oldebarn spredt rundt om i USA. Elsie og Phillip feiret sin 65-års bryllupsdag i desember 2008.



Cubakrisen var et nervepirrende øyeblikk. Russerne bygde rakettbaser på Cuba. Amerikanerne overvåket de russiske bevegelser nedover mot Cuba. Den dynamiske og unge president Kennedy (1917-1963) stilte Krustsjov (1894-1971) et ultimatum. Verden ventet på om båtene ville snu eller ikke. Gjorde de ikke det, ville amerikanske fly gå på vingene, hvis mål var entydige. Krustsjov og Kennedy utvekslet noen telegrammer. Midt oppe i dette sitter altså en tredjegerasjon stjørdaling. Sammen med andre *crew* hadde de fått sin ”brief”. De hadde tatt farvel med sine familier, som på den tiden vanligvis bodde inne på basene. Minst fire fly ble klargjorte ved Tulsa AFB, blant annet flyet som Phillip Goplen var *crew* på. I Duluth i Minnesota var flere F106 ”Ultimate Interceptor” startklare. Ett av disse var sågar i lufta. Phillip husker hvordan de gjorde avtaler med sine familier om hvor de skulle møtes ”etter krigen”. Elsie og han skulle møtes på et hotell i Fort Stockton. Alt gikk plutselig veldig fort, stor aktivitet - nå var det ikke lenger øvelse, men alvor. Med ett satt de i cockpiten in ”cocked position”, motorene ble startet - målet var Moskva. Phillip skulle ta ut kursen. Han visste også at han skulle trykke på knappen som ville løse ut ”bomba” - om de noen gang kom så langt. Han var ikke lenger 21 år, men 41 år. Han var mer erfaren, reflektert - med følelser og sperrer. Han hadde kone og barn. *Crewet* bestod kun av tre stykker. Der de nå satt i cockpiten, for lengst ferdige med sjekklister og andre rutinemessige grep - var tausheten betagende og trykkende. De ventet og ventet. Lyden fra de seks motorene var det ingen som registrerte. Akkurat da var de verdens mest ensomme menn.



Da de russiske fartøyene gjorde en 180 graders vending, og beredskapen opphevet, tok det sin tid før de tre i cockpiten fikk senket sine skuldre. En skulle tro det gikk fort, at lettelsen var

befriende. Men slik ble det ikke. De var selvsagt glade for å slippe å utføre den verste ordren et *crew* kan motta, men befrielsen kom aldri - trykket og påkjenningen vil alltid være der. Å vite at de var sekunder fra å starte noe ingen tør tenke på - eller kan forutsi resultatet av, kanskje den totale utslettelse - ja, det gir aldri en frihet. Phillip har likevel blitt vant til å leve med dette marerittet. Da jeg spør ”stjørdalingen” om han ville ha utført ordren, svarer han ikke. Han legger kun høyre hånda over hjerte.