

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

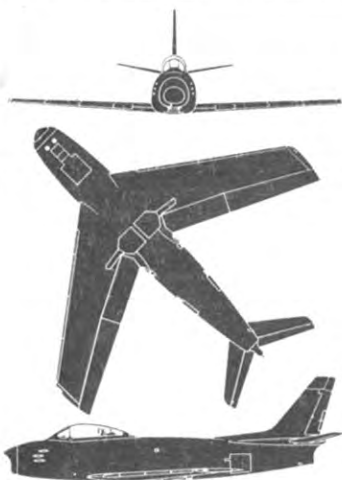
Nr. 7 (27)

75 øre



Fly for
livet

Her begynder historien om «den uddødelige» Stanford Tuck, krigens mest berømte flyhelt.



SABRE (F-86F)

Produksjon: North American, USA.
Type: Enseters avskjæringsfly.

Motor: En General Electric J-47 GE
27 jetmotor med 2 630 kg's skyvekraft.

Vekt: Ca. 7,5 tonn lastet.
Toppfart: Over 1 100 km i timen.
Rekkevidde: 2 000 km. (Taktisk radius 856 km.)

Tjenestehøyde: 16 170 meter.

Vingespenn: 11,45 meter.

Lengde: 11,43 meter.

Andre opplysninger: Prototypen av F-86F fløy første gang i 1952. Den forbedrede utgave av i dag ble satt

i produksjon i 1955. F-86F er litt større og kraftigere enn F-86E og er vårt flyvåpens siste nyervervelse. Bestykningen består av seks 12,7 mm maskinkanoner på siden av snuten. Flyet kan ta seksten 5 tommers raketter under vingene eller to ett-tonns bomber istedenfor drop-tanker.



Fløy for livet

AV LARRY FORRESTER

I
Robert Stanford Tuck.

Det var godt og vel åtti stykker av dem og de lå i 30 000 fots høyde. Messerschmitt jager-bombere, dødsfugler på aftenhimmelen. Under dem

lå det bombeberjede, brannlidte London.

Rett over dem lå en sveit Hurricane-fly fra 257-squadron, under ledelse av Wing Commander Tuck.

Det var ikke alltid Robert Tuck

hadde hatt fordelene av å ligge høyere enn fiendeflyene når han åpnet en luftkamp, men idag hadde han det, og han aktet å benytte seg av det. Han ga ordre til angrep over radioen, og Hurricane-flyene satte snutene ned og stupte inn over Messerschmittene.

De var kommet innover de sydøstlige forstedene nå, mot Kent, og hvite, løsrevne tåkedotter drev omkring dem. Tyskerne hadde oppdaget dem, og til Tucks forbauselse tok de ikke opp kampen, men brøt formasjonen og stakk av i flokker på to og tre fly. Tuck hadde som vanlig Carl Capon liggende etter seg, for å passe på halen sin. De var trenet i kamp sammen, Capon og han, og Tuck behøvet ikke kaste bort tiden med å gi ordrer i hytt og vær til den unge sersjanten.

Tuck fikk en ME 109 i sikket sitt akkurat idet tåken sluttet tettere opp om dem. Tyskeren lå et par hundre fot under ham, med kurs for kanalen, og han halte langsomt innpå ham. Holdet var langt ennå, men Tuck var klar over at Messerschmittene kunne forsvinne inn i tåken når som helst nå.

Han tok sikte og trykket på avtrekkerknappen. Den lange strømmen av sporlysprojektiler slo inn i den svarte silhuetten foran ham. Messerschmittene veltet over på siden og forsvant ned i tåkehavet.

Tuck bante. Han visste at han hadde truffet, men han var ikke sikker på om han hadde skutt fyren ned. Det var nå en skulle ha kanoner, i stedet for de åtte Browning-mitraljøser. Et eller annet sted fløy Charles Proudman, en venn av

Tuck, omkring og eksperimenterte med en Spitfire med to kanoner. Det var slik redskap en skulle ha. Hvis en traff med et kanonprosjektil, behøvde en ikke være i tvil om resultatet.

Han ga lett sideror og skar ned i tåken etter Messerschmittene, men han så ikke noe tegn til den. Han skulle til å trekke opp igjen da han plutselig fikk øye på en ny Me 109. Den kom ned mot ham fra høyre side og skulle til å stikke av igjen, men han hadde ikke en sjanse. Tuck sendte en strøm av projektiler inn i skroget, ved vingeroten og inn i cockpiten. Svart røk slo ut fra cockpiten idet flyet veltet over og forsvant i tåken.

Tuck var sikker på at han hadde skutt ned den siste 109'en, men da camera-filmen hans ble fremkalt, viste det seg at tåken hadde ødelagt bildene også.

Det ble funnet flere 109-vrak på bakken etterpå, men luftkampen hadde vært den rene møljen, venn og fiende hadde dukket ut og inn av tåken, Hurricane-flyverne hadde brent løs med alt de hadde de korte sekundene de hadde hatt 109-ene i sikten sine, men ingen hadde sett motstanderne gå i bakken.

Tuck ble godskrevet «To sannsynlige nedskytninger» på det offisielle rullebladet sitt, men på sitt eget, hemmelige og uskrevne rulleblad førte han i tankene opp to skråsikre nedskytninger.

Ikke at han trengte dem. Wing Commander Robert Stanford Tuck hadde på dette tidspunktet 13 offisielle nedskytninger, han var dekorert til trengsel, og det var begynt å

danne seg myter om ham. Folk snakket om «Tuck's Luck», det enestående helle som hadde fulgt den unge jagerflyveren i luftkampene over London, avisene skrev om «Den udødelige Tuck», og blant kameratene og de underordnede ble han sett på som litt av en avgud.

Han var fem-og-tyve år, en pen kar å se til, med en liten svart filmstjernebart som kunne irritere eldre offiserskolleger, men som fikk unge pikehjerter til å banke hurtigere.

Han var dyktig, ikke bare som flyver, men også som skytter, og denne kombinasjonen var kanskje en av grunnene til de mange nedskytningene han hadde i loggboken sin. Dessuten var han en dyktig offiser, en mann som hadde evnen til å få andre til å arbeide like flittig og målbevisst som han selv, og som virket inspirerende både i luften og i arbeidet på bakken.

Robert Tuck hadde dessuten sine egne idéer om luftkamper, om strategi og bestykning, og han forsømt ingen anledning til å la sine foresatte høre meningen sin.

II

Kanoner eller mitraljøser?

Som dette med kanonene, for eksempel. Han ble innkalt til møte med Luftmarskalk Sholto Douglas ved stabskommandoen for å redegjøre for sitt syn på denne saken. På luftmarskalkens kontor i Uxbridge en vinterdag i slutten av 1940 var også to andre av Englands store jagerflyvere, Douglas Bader og «Sailor» Malan.

Det spørsmålet øverstkommanderende fremsatte var: BURDE JAGER-



DETTE ER EN LUFTHELT

Wing Commander Robert Stanford Tuck, D.S.O., D.F.C. & Bars, skjøt ned 29 tyske fly under den siste verdenskrig. Takket være sin enestående dristighet og dyktighet som jagerflyver, og for det eventyrlige hell, som gang på gang reddet hans liv fra den sikre død, ble hans navn legendarisk.

Under tittelen: «FLY FOR LIVET» bringer vi i dette og følgende nummer av bladet beretningen om denne sagnomsuste flyhelten og om hans utrolige bedrifter.



NE BESTYKKE MED EN 20 m/m's KANON, ELLER SKULLE DE HOLDE SEG TIL DE BROWNING 303-MITRALJØSENE SOM NÅ VAR I BRUK?

Bader, som i øyeblikket var sjef for en canadisk skvadron, var den første som fikk ordet.

— Det skulle ikke være skygge av tvil om den saken, Sir, sa han. — La oss holde oss til Browning, Sir. Det er en faen så flott mitraljøre. Den har tjent oss utmerket, og gutta kan den ut og inn, både flyverne og bakkepersonalet . . .

Han fortsatte i den samme duren, selvsikker, med en buldrende stemme, og alle lyttet til ham. Tuck måtte legge bånd på seg for ikke å banne høyt. Bader snakket som om hele saken var opplagt, som om han var overbevist om at alle ville være enig med ham, han lot til å finne det nesten komisk at noen skulle finne på å ytre tvil om noe som skulle være så innlysende klart.

Tuck satt og funderte over det merkverdige at det akkurat skulle være denne mannen, denne enestående karen som hadde egenskaper som alle måtte beundre, at det var akkurat han som alltid skulle stå i opposisjon til ham selv. Skjebnen hadde lagt det slik an at de alltid lå i kappestrid med hverandre, og denne rivaliseringen kunne i øyeblikk som dette tilspisse seg i retning av et åpent, bittert motsetningsforhold.

Ikke for det, de KUNNE komme godt ut av det med hverandre når de begge la godviljen til. Det hadde vist seg de gangene de hadde truffet hverandre tilfeldig, på flyplassene

eller på en eller annen pub inne i London. Så lenge samtalen dreiet seg om uvesentlige ting, så lenge de spøkte og hygget seg i en munter vennekreis, da var de gode venner. Men så snart det ble snakk om faget, flyvningen og krigen, røk de i tottene på hverandre. Begge var menn som sang ut sine meninger, og begge syntes å ha en forkjærlighet for å synge ut ting som den andre fant tåpelig eller latterlig.

Sannsynligvis hadde de det samme syn på svært mange ting, men det falt seg slik at det var akkurat disse tingene som aldri var oppe til debatt. De tingene de var uenige om derimot, tok de ikke lang tid på å finne frem til, og sette under høylydt debatt. Begge var utålmodige, temperamentsfulle, og påståelige, og når de først kom i kamphumør la røken fra kampens midtpunkt seg som en kvelende tåke over alt annet. På en måte var de altfor lik hverandre, to alen skåret av det samme, gjenstridige stykke.

Og nå satt Bader og forsøkte å ødelegge Tucks store drøm: hans elskede kanon. Bader, med sitt vinnende vesen, med sin dynamiske personlighet og gjennomtrengende, hypnotiske blick. Tuck stakk en sigarett i munnen og knyttet hånden i bukselommen. Han åpnet ikke munnen så lenge Bader snakket, men sinnet skjøt opp i ansiktet hans og dannet en hektisk, rød plett på hvert kinn.

For en tid tilbake hadde hver eneste mann i jagervåpenet hørt om de prøvene George Proudman fra 65-squadron hadde gjort med 20 m/m-kanone på en Spitfire. Han hadde

utført prøveskytninger mot fast mål på bakken, og hadde også prøvet kanonene i kamp mot fienden.

Under disse prøvene hadde kanonene vært montert langs siden av flyskroget, og dette hadde vist seg å være uheldig ettersom skroget ikke hadde vært konstruert med en slik mulighet for øye. Men bortsett fra de ulempene som fulgte med dette hadde prøvene vært usedvanlig vellykkede, og Proudmans begeistring for kanonene fremgikk også tydelig av rapporten hans.

Tuck visste mere om disse kanonene enn folk flest. Han hadde nemlig ofret en hel dag på å følge med i prøvene, og hadde krysseksaminert Proudman om hver eneste tenkelige detalj.

Nå fikk de høre at konstruktørene hadde greid å finne plass til fire kanoner i vingene på Spitfire'en, og utfallet av disse prøvene hadde vært ennå bedre enn Proudman's. Tuck hadde gledet seg ved tanken på at jagerflyverne snart skulle få et slikt effektivt våpen til rådighet.

— . . . en hvilkensomhelst forandring, fortsatte Bader, vil gjøre mere skade en gagn. Browningen er et prøvet våpen. Jeg vil mye heller ha fire browninger enn fire . . . ja seks . . . ja åtte for den saks skyld, av disse nye innretningene. Jeg stoler ikke på disse kanonene. De er for nye, det er for mange fiksfakserier med dem. De er sikkert ikke utprøvet ennå. La oss vente til vi er sikker på at de er helt O.K.

Bader nikket og tente pipen sin. Øverstkommanderende snudde seg mot Malan.

— Sailor, sa han, hva mener du?

Sailor Malan var av den forsakte typen. Han hadde et godslig, smilende fjes og ingen skulle ane at denne godfjotten var en av de mest blodtørstige fiender Luftwaffe noen gang hadde vært opp i mot. Han pleide sjelden å snakke noe større, men idag gjorde han en unntagelse. Han la frem synet sitt i en lang utredning, og han hadde samme oppfatning av saken som Robert Tuck.

Fienden, sa han, hadde begynt med å kle seg inn bak panser og plate. På mere enn fem hundre meter var det tvilsomt om en fikk noe resultat med en Browning-mitraljøre, om en hadde aldri så mange treffere. Luftkamper om natten eller i mørke var blitt mere og mere alminnelig i det siste, og svært ofte hadde jagerflyveren fienden i sikte i bare 2—3 sekunder. På dette korte tidsrummet måtte han brenne løs, ofte på langt hold. Et enkelt prosjektil fra en 20 m/m ville trenge gjennom et pansret jagerfly, selv på 800 meters hold, og hvis de fikk en blanding av panserbrytende og eksplosive projektiler ville sjansen til å skyte fienden ned bli adskillig større.

— Dessuten, la Malan til, og her fikk han et bifallende nikk fra Luftmarskalk Douglas, kunne jagerne beskyte fiendtlige mål på bakken og på sjøen hvis de ble utstyrt med kanoner. Tyskerne hadde utstyrt jagerflyene sine med kanoner fra starten av, og til og med noen av de franske jagerne hadde vært bestykket med kanoner, så han kunne ikke se at idéen var revolusjonerende akkurat . . .

Mens Sailor snakket hadde Bader flyttet urolig på seg i stolen og tyg-

get på pipemunnstykket. Som vanlig hadde han regnet med at andre skulle være enig med ham, og det var lett å se at han ikke likte seg nå. Tuck kunne se at de sindige ordene fra sydafrikaneren Malán prellet av som vann på gåsen på Douglas Bader.

— Tuck, sa luftmarskalken, hva mener du om denne saken?

Tuck nølte. Først hadde han tenkt å buse ut med alt det han ville ha sagt til fordel for kanonene, men han behersket seg og hevet stemmen til den fikk den klare skarpheten den pleide å ha i vanskelige stunder som denne. — Jeg er enig med Sailor, Sir, sa han. — Absolutt enig. Mere har jeg ikke å si, bortsett fra at hvis De lar oss få kanoner, kan vi sikkert plaffe ned adskillig flere tyskere enn vi gjør nå om dagene.

Bader rettet seg i stolen og blåste foraktelig.

— Bobbie, brummet han, for Guds skyld! Ikke sitt der og bub! Du også, Sailor! Dere tror begge at denne kanonen er et slags vidundervåpen, og så vet vi faktisk talt ikke mere om den enn

Tuck kunne ikke styre seg lenger. Han sprang opp, og ordene strømmet fra ham som erter av en sekk, ord som han ikke var så særlig var-som i valget av i farten, og ord som han siden ikke husket han hadde sagt. Han slynget ut argumentene sine, og Douglas Bader, som hadde reist seg og sto og svaie på de kunstige føttene sine, slynget de his-sige svarene sine tilbake. I over et halvt minutt sto disse to og kranglet, kanskje de to største heltene Eng-land hadde i øyeblikket, to menn

som hver for seg var kolde som is når de befant seg i luftkamp, og stø som fjell når de satt i jagerflyene, ansikt til ansikt med fienden. Her hørtes de ut som to rasende torv-koner.

Til slutt løftet øverstkommande-rende hånden.

— Mine herrer, sa han rolig, det nytter ikke med den brølingen! Jeg ba om et råd, men denne kranglingen har jeg da ikke noe utbytte av å høre på!

De satte seg igjen. Begge var for-bauset over at de hadde gått fra konseptene. Sailor flirte og blunket til dem etter tur. Sholto Douglas be-gynte å stille hver enkelt korte spørs-mål, og like etterpå hevet han møtet.

Da de gikk tilbake til bilene sine, svelget Tuck et par ganger, forsøkte å sette opp et slags smil, og sa: — Jeg er lei for at jeg tapte hodet derinne, Doug.

— Det gjorde vi begge to.

— Javisst . . . pussig at vi alltid ryker i tottene på hverandre . . .

— Glem det, Bobbie.

— Du også, din gamle sjørøver!

Bader stolpret frem til bilen sin. Tuck og Sailor Malan ble stående på fortauet et øyeblikk. Da Bader startet motoren snudde han seg og ropte:

— Men dere tar feil der, karer! Dere tar faen skjære meg feil beg-ge to!

Han satte gasspedalen i bunnen og forsvant i en sky av blå eksos-røk.

— Fantomet ut til venstre, mumlet Sailor Malan.

De slentret ned til Tucks bil. Da de hadde satt seg inn i bilen og Tuck

hadde startet motoren sukket han og ristet på hodet.

— Herregud, mumlet han, den fy-ren går meg på nervene av og til. Hvorfor skal han alltid være så på-ståelig?

— Hvis han ikke hadde vært så påståelig, sa Sailor Malan, ville han ikke vært i flyvåpnet i det hele tatt!

III

Den første «rhubarb».

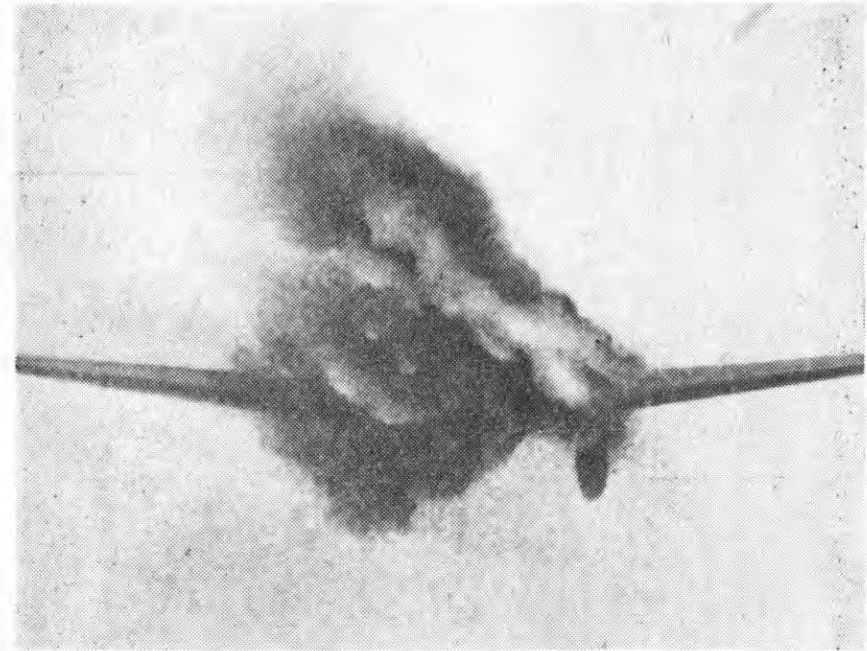
De måtte vente på kanonene. Men de kunne hatt god bruk for dem i den tiden som fulgte. Hver dag sendte Luftwaffe horder av fly inn over England og jagerflyskvadronene lå i

beredskap døgnet rundt. Så sant det var noenlunde brukbar sikt, var de på vingene fra daggry til det ble mørkt.

Alarmsignal! Kappløp til flyene! Oppover gjennom skylaget! Angrepl Kamp!

De levete et liv fylt av spenning og usikkerhet. De vennet seg til den åndeløse følelsen av intens, overhen-gende fare.

Midt i virvaret kunne det av til inntreffe en time eller to i ørkesløs venting. Da la de seg gjerne ned på fallskjermene sine og slumret inn. Den kalde brisen strøk over det visne gresset, lukten av jord førte tankene deres over på det normale livet de



Det automatiske kameraet på Tucks Hurricane tok dette bildet av et av Tucks offer, en Heinkel III, i september 1940.

helst ville glemme at de noen gang hadde levet.

De ville helst ikke tenke på flokkene av nykomlinger. Unggutter som kom rett fra flyskolen, rolige og litt bråkjekke til å begynne med, før de plutselig oppdaget det sinnssvake jaget de plutselig hadde dumpet opp i, før de oppdaget at de drepte, og ble drept.

De ville helst ikke tenke på hjemmene sine heller, og de kunne ikke skrive hjem om de følelsene som grep dem i slike ensomme øyeblikk. De strøk vekk fra tankene alt som ikke hadde med den daglige rutinen å gjøre og de anstrengte seg for å virke så sorgløse og ubekymrede som mulig. Krampaktig munter gjaldt det å være, så ingen kunne mistenke dem for å være redde.

De slet seg trette og halvsøvnige opp i cockpitene hver morgen, og når det ble sengetid var de for oppspilte til å kunne sove ordentlig ut. Lenge etter at de hadde landet hadde de brølene fra motorene i ørene. De skrek og ropte til hverandre og drakk, skrek og drakk, i messen eller på en pub i nærheten. Til slutt karret de seg inn på de små, ensomme rummene sine og krøp inn mellom de rene, hvite lakenene, dødstrette, med verkende hode og støle lemmer. Og da oppdaget de at de ikke fikk sove fordi det var blitt så stille omkring dem. Da var det nervene deres begynte å vri og vrenge seg i hylstrene sine, og da var det at de ble nødt til å lytte til sin egen indre stemme, og ta et overblikk over stillingen som den virkelig var . . .

Men neste morgen* skjøv de tan-

kene fra seg igjen. Ennå levet de, og så lenge de levet skulle de slåss.

«9de Desember 1940, Patruljetjeneste over kanalen: Oppdaget en Dornier, 17 eller 172, og optok forfølgelsen. Skjøt den ned 10 miles nord for Ostende . . .»

«12te Desember 1940: Kom inn i en bølging med 40 Me 109. Gjør løs på tre stykker og plukket ut en av dem. Stupte etter ham skjøt ham ned. Han gikk ned i sjøen ved Clacton . . .»

Disse opptegnelsene er hentet fra Robert Tucks loggbok. Han pleide ikke å brodere ut rapportene sine.

Han skrev heller ikke noe om den store tilfredsstillelsen han følte den dagen da han startet med fire 20 mm-kanoner i vingene på Hurricane'en sin.

Hele skvadronen fikk dem samtidig, nye Hurricane-fly med fire kanoner. Dette var en merkedag, og Robert Tuck hadde en liten mistanke om at hans egen ivrige agitasjon for kanonene ikke hadde vært minst skyld i at de hadde fått dem.

Han hadde fått en ny kjepphest nå. Han lekte med tanken på angrepstokter med Hurricane- og Spitfirejagere inn over fiendtlig område i Belgia og Holland. Presset fra det overmektige Luftwaffe var begynt å lette. Giganten slikket sine sår. Det hendte oftere og oftere at jager-skvadronene var arbeidsløse, og slikt passet ikke folk som Robert Tuck.

Luftfartsdepartementet mente at hverken Hurricane- eller Spitfire-flyene hadde aksjons-radius nok til å gjennomføre slike angrepstokter, men Tuck hadde bestemt seg for å bevise

at beregningene til de høye herrer ikke holdt stikk.

Sammen med sjefen for bakkepersonalet på Coltishall flyplass, og sin gode venn «Cowboy» Blatchford, utarbeidet han et eget kontroll-system for «Hurri'ene». Etter dette systemet kunne de kontrollere nøyaktig bensinforbruket, bensinbeholdningen, og flytiden for hvert enkelt tokt. Cowboy og Tuck gikk på vingene hver gang de hadde antydning til fly-vær, og fløy opp strekninger som de på forhånd hadde stukket ut på kartet. De fløy over hustak og hekker, og målte ut fløyet distanse på meteren. Etter tre uker hadde de samlet så mange opplysninger at de kunne legge frem en positiv plan for angrepstokter over kanalen. En Hurricane, påsto de, kunne fly til Nord-Holland fra Coltishall flyplass, kjempe i ti minutter over fiendtlig område, og enda ha nok bensin igjen til å rekke tilbake til Coltishall.

Tuck sendte planene, bilagt med blader av loggboken sin, til sin nærmeste overordnede. Tre uker etterpå søkte han om lov til å foreta en angrepstokt til Nord-Holland.

Søknaden ble avslått.

Utpå aftenen den 10de februar ble Coltishall flyplass angrepet av fiendtlige jager-bombere. Skvadronens fly sto oppstillet på gressbakken ved siden av betongdekket, og det var disse flyene som var målet for fiendens bomber.

Tuck sto i tårnet da han hørte alarmen gå. Han stormet ut på plassen akkurat tidsnok til å få et glimt av en tysk jager-bomber som stupte ned mot plassen med brølende motorer. Et patruljefly, tilhørende 222-

squadron gikk akkurat inn for landing i dette øyeblikket, og flyveren var ikke oppmerksom på angriperne.

Tuck stormet frem over gressbakken. — Se opp! brølte han, men han visste at det var fysisk umulig at stemmen hans ville bli hørt av flyveren i cockpitene på patruljeflyet.

Og selv om flyveren skulle ha hørt ham, ville det ha vært for sent. De tyske jagerne fikk ham på kornet akkurat i det øyeblikket da han gle inn over betongtekket med flapsene nede.

Flyet var skutt til pinneved før hjulene rørte ved rullebanen, en høy, rødgul flamme slo opp og lufttrykket fra eksplosjonen slo Tuck overende på gressbakken. Vrakrester fra flyet ble blåst himmelhøyt.

Tuck styrtet ned i en skyttergrav og la seg bak en ubemannet Lewis-mitraljose. Han skjøt seg inn mot de svarte silhuetene som strøk lynrapt over plassen, brente løs, bante og skjøt igjen. Han hatet tanken på å bli overrumplet på denne måten, med flyene på bakken, ute av stand til å kunne slå igjen!

Ildsoyler sprang opp over hele plassen. Lufttrykket fra bombe-eksplosjonene fikk alt som befant seg over bakken til å skjelve. Sporlysprojektiler fra de tyske jager-kanonene feide over gressbakken som raketter. En syrlig lukt av cordit drev som en sky over plassen.

Andre Lewis-kanoner spillet opp fra stillinger ved plassen. Tuck tømte magasinet, ladet og skjøt igjen. Disse bandittene skulle ikke få ødelegge HANS fly i fred! Han ropte og skrek i blindt raseri, skjøt og bante om hverandre . . .

Det hele var over i løpet av to minutter. De fant store bombekrater spredt over hele plassen. Et par brakker og en hangar var skadd, og et par flysoldater var blitt lettere såret. Men ingen av flyene til 257-squadronen var skadd.

Tuck hadde skreket så han ikke hadde stemme igjen.

— Herregud! Hvorfor skal vi finne oss i dette! ropte han hest da han kom inn i messen en time etterpå. — Hvorfor kan ikke vi fly over til DERES flyplasser og gi dem inn på samme måten?

Han svelget støvet og soten i halssjenen vekk med et par glass, og etterpå gikk han inn på rummet sitt og skrev en fornyet ansøknings om å få foreta et angrepstokt over fiendtlig område.

— Og ennå en gang fikk han avslag.

— — — — —

Men en ettermiddag da han kom tilbake fra en patruljetokt lå det nyheter og ventet på ham på kontoret hans. Hovedkommandoen hadde overveiet forslagene hans nøye, og de hadde kommet til at Wing Commander Robert Tuck skulle få lov å forsøke seg allikevel. Han skulle ta ut på et prøvetokt neste dag, det første angrepet mot bakkemål, som noen gang var blitt satt inn fra England over kanalen med jagerfly.

To jagerfly skulle delta i dette toktet, og Tuck bestemte seg for å ta Cowboy Blatchford med seg. Oppdraget gikk ut på rekognosere over et opptrukket område i Nord-Holland hvor Luftwaffe hadde flere baser, og hvor det dessuten lå en del

viktige fabrikker og jernbanestasjoner.

Men det var et skår i gleden. De skulle ikke skyte hvis de ikke ble angrepet. Om målet var aldri så fristende skulle de holde fingrene fra avtrekkerknappene.

Robert Tuck trakk på skuldrene da han leste denne delen av ordren. Han visste at Overkommandoen i første rekke interesserte seg for hvorledes selve flyvningen forløp på dette prøvetoktet. Hvis alt gikk etter programmet ville de sikkert få lov til å bruke kanonene sine på senere tokter.

Det var folksomt på flyplassen da de dro avsted neste dag. Det var jo litt av en historisk begivenhet dette. Det var gått lang tid siden en britisk jager hadde gått på vingene for å fly rett inn i fiendens leir. Det lå et uttalt håp i dette, et håp om at de dagene da de kjempet mot en overmektig fiende over sin hjemlige jord nå var til ende. Fra nå av var det britene som skulle angripe fienden over HANS område.

De tok av side ved side, men i det første minuttet etter at hjulene hadde sluppet rullebanen trodde Tuck at han allikevel måtte avlyse hele turen. Flyet oppførte seg ikke som det skulle. Det var tungt på rorene, og han hadde følelsen av å fly en mursten.

Han kastet et forvirret blikk ut til siden, og da han så det brede, innfulle fliret til Cowboy bak perspexen i Hurri'en ved siden av, skjønte han grunnen.

UNDERSTELLET! Han hadde vært så spent og utålmodig ved starten at for første gang i sitt liv hadde han

glemt å trekke opp understellet. Han rødmet av skam og ergrelse, slo bryteren på instrumentbrettet over på «Opp», og skar ansikter av raseri mens hjulene la seg på plass i casing'ene og flyet begynte å te seg normalt igjen. Han vinket og sendte et surt smil tilbake til Cowboy.

De gikk ned til null høyde over kanalen og subbet over bølgeskavlene for å hindre at de ble plukket opp av fiendtlig radar. Det var en ganske lang tur, og de fikk god tid til å fundere på hvorledes det ville føles å fly tilbake samme veien med et vingeskutt fly og en harkende motor. De hadde ordre om ikke å bruke radiosenderne sine, og Tuck kvalte et lite sukk da han minnet seg selv om dette.

Det hadde vært hyggelig å kunne slå av en liten prat med Cowboy akkurat nå.

Et kvarter etterpå svedde de inn over Holland, og nå var det ikke lenger tid til funderinger!

De fikk øye på store flokker av jagerfly på bakken. De så mange tyskere også, men det lot til at de færreste tok notis av de lavt-flyvende Hurri'ene. Rundt flyplassene var det satt opp en uendelighet av kanonstillinger og alle batteriene var bemannet. Allikevel var det et fåtall av kanonbesetningene som ble klar over at det var britiske jagere som fløy over hodene deres, og som fikk somlet seg til å sende noen salver etter dem.

Flere av kanon-besetningene vinket til dem. Det var tydelig at de tok dem for tyske jagere som var ute på en liten privat heisatur. Ikke for at det var noen likhet mellom Me 109

og Hurri-ene, men det hadde ikke gått opp for tyskerne ennå at britiske jagere kunne dukke opp så langt fra basene.

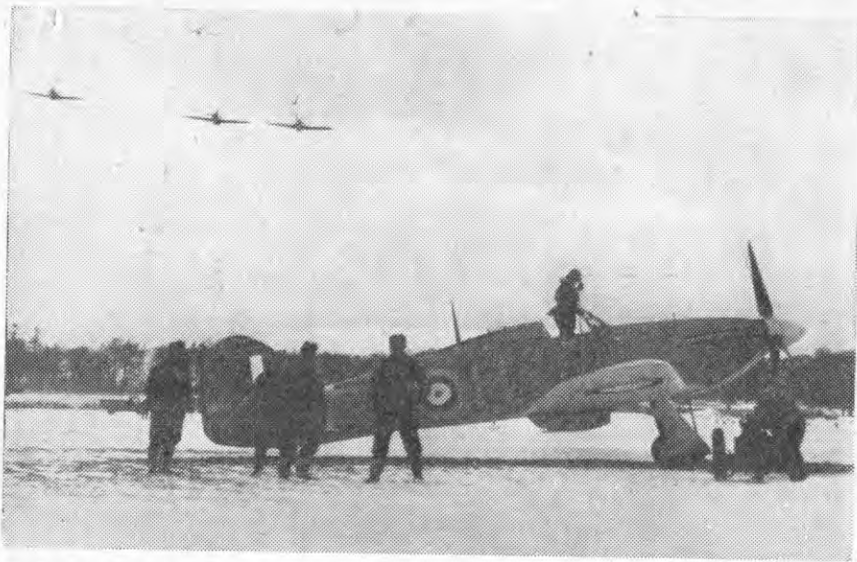
De fløy over marsjerende kolonner, så lavt at soldatene sprang for livet og kastet seg i grøften. En offiser løftet en truende knyttneve mot dem, men ikke et skudd ble løsnet.

Men hollenderne kjente dem igjen med én gang. Da de fløy inn over de lave bondegårdene og bøndene fikk øye på det blå-hvit-røde R.A.F.-merket under vingene, sprang de ut og vinket til dem med det de fikk tak i, forklær, presenninger, laken og ulltepper. I byene løftet folk hattene og svinget dem i tydelig begeistring. Tuck ble rørt.

Han kastet et blikk på bensinmåleren og etterpå så han på landskapet under seg. De fløy over en marsjerende troppekolonne nå, og Tuck tenkte på hva han hadde kunnet utrette hvis han bare hadde fått lov å trykke avtrekkeren. Han kvalte en ed.

MEN VI KOMMER TILBAKE, FRITZ! DET ER BEST DERE VÅKNER OPP NÅ, FORDØMTE BANDITTER! SE OPP FRA NÅ AV, SE OPP OG VOKT DERE FOR FREMEDE FUGLER PÅ HIMMELEN. FRA NÅ AV KAN DERE ALDRI VITE HVA SOM SLIPPES NED MOT DERE! HITTIL ER DET DERE SOM HAR KUNNET SPRE DØD OG REDSEL OM DERE, MEN FRA NÅ AV ER DET VÅR TUR. SÅ SE TIL Å FÅ FINGRENE OPP FRA LOMMEN OG GRAV DERE SKYTTERGRAVER. DERE KAN KOMME TIL Å TRENGE DET

Han kastet et blikk over mot Cowboy. Cowboy nikket, som om han



Coltishall flyplass, desember 1940. Hurricane-jagere fra 257. Squadron vender hjem etter endt kamp. Mens flyveren klatrer ut av maskinen går bakkemannskapet igang med å fylle tanker og magasiner.

hadde lest tankene hans og var enig. De satte kursen hjemover. Like før de fløy innover den engelske kysten fikk de øye på en Me 110, men tyskeren oppdaget dem og stakk av før de var kommet på skuddhold.

De hadde bensin igjen til ennå flere minutters flyvning da de landet på Coltishall. De hadde gjennomført oppgaven. Fra nå av skulle andre følge i de sporene de hadde trukket opp.

Luftmarskalk Sholto Douglas satte et eget navn på disse operasjonene. Han kalte dem «Rhubarb», rabarbra-tokter, og det var en slik «Rhubarb» som nær var blitt Robert Tucks bane. Det var mange måneder senere, på et tidspunkt hvor Tucks personlige score var nådd opp i 29 nedskutte

fiendtlige fly, nærmere bestemt den 28. januar 1942 . . .

IV

Det siste møtet.

Etter lunsjen sto Tuck og Blatchford i messen og drakk et glass øl sammen.

— Dette er akkurat som i gamle dager, sa Tuck.

— Absolutt, sa Blatchford og nikket.

Men det stemte ikke. Nå virket de mere andpustne enn de pleide å gjøre, det var noe krampaktig ved den påtatte munterheten, og latteren var for høy til å virke ekte. De hadde for mange minner å tenke på, ting de gjerne beholdt for seg selv. Det var for mange navn de ikke kunne tenke på uten å føle et sjokk.

Det var menn som disse to som hadde endret krigsforløpet, men krigen hadde også forandret dem til det ugjenkjennelige.

Det var overskyet og for lite siktbart til at skvadronen kunne utføre normale operasjoner. Svarte, regntunge skyer hadde samlet seg over hele Syd-England, og skylaget lå bare noen få hundre fot over flyplassen Biggin Hill. Det var en grå, trist dag, så ulik de klare sommerdagene i 1940 da Tuck og Blatchford hadde kjempet side ved side i slaget om Storbritannia.

Det gikk lang tid mellom hver gang de så hverandre nå. «Cowboy» Blatchford kommanderte sin egen jager-ving nå og var stasjonert ved Digby i Lincolnshire, 180 miles fra Biggin Hill. Han hadde tatt seg fri denne dagen da skvadronen allikevel ikke kunne gå på vingene, og hadde fløyet over tretopper og hustak ned til Biggin for å spise lunsj med sin gamle venn Robert Tuck.

— Januar, sa han og kastet et blikk ut gjennom vinduet, er som en eneste lang, trist mandagsmorgen. En har tømmermenn fra juleturen, og har ikke noe å glede seg til før til våren. Og våren synes å være helsikes langt borte.

— Kom med oss i ettermiddag, sa Tuck. — Du vil ha godt av en liten ettermiddagstur til Holland.

Han nikket mot en ung canadisk flyver som kom ut fra spisesalen akkurat i det samme øyeblikket. — Jeg tar Harley med meg. Været passer for en liten «Rhubarb» idag.

Det var blitt mange av disse tokene i det siste. Enkeltvis og i flokker på to og tre fløy britiske jagere

over kanalen, angrep de målene, de hadde utsett seg, og forsvant i skylaget før tyskerne rakk å sende opp Messerschmittene sine. I atten måneder hadde «Rhubarb»-toktene vært fast programpost i Royal Air Force. Det var krevende tokter, det forlangtes dyktighet i navigasjon, mot og snarrådighet av flyverne.

Etterretningsvesenet sørget for at jager-vingene aldri manglet angrepsmål. Det var gjerne små fabrikker, jernbanestasjoner og havneanlegg som ble angrepet. Når gråværet satte inn, satte stasjonssjefene gjerne inn de dyktigste flyverne sine på «Rhubarb»-operasjoner. Det var ikke så store skadene de kunne tilføye tyskerne på denne måten, men de tvang fienden til å holde luftforsvaret sitt intakt også på denne fronten, og de jagerne og flak-batteriene de der ved holdt beskjefteget, måtte tyskerne unnvære fra andre frontavsnitt.

Idag hadde Tuck valgt ut et brennevinsdestilleri i Hesdin, ca. 30 kilometer inn i landet fra Le Toquet. Før lunsjen hadde han og Harley studert luftfotografiene over målet og planlagt operasjonens nærmere enkeltheter.

Cowboy ville gjerne tatt avsted sammen med dem, men han bestemte seg for å fly tilbake til Digby allikevel. Hvis skylaget ble tettere kunne han risikere å bli innestengt her på Biggin Hill. Han gikk ut på plassen for å se de to jagerne vel avgårde, og et par sekunder før starten klatret han opp på Tucks Spitfire og stakk hodet inn i cockpiten. Det mørke håret hans flagret i propellvinden da han ropte, — Ha det bra, Bobbie! Ta det rolig og fly forsiktig!

Han klappet Tuck lett på skulderen og smilte til ham. Tuck flirte og vinket til ham da han ga gass og lot flyet takse frem til rullebanen.

Disse to vennene, Wing Commander Peter («Cowboy») Blatchford og Wing Commander Roland Robert Stanford Tuck, skulle aldri få se hverandre igjen. Innen en time skulle Tucks fly ligge smadret og forkullet på en slette i Nord-Frankrike, og noen få måneder senere ble Blatchford skutt ned over Nordsjøen.

V Angrepet.

Tuck og Harley holdt seg på femti meters høyde over Kent. De lange snutene på Spitfirene førte tanken hen på grådige haier. Under den tynne perspex-hetten arbeidet flyverens fingrer med rutinemessig presisjon og dyktighet. De foretok de vanlige forberedelsene som gikk foran hver operasjon, stillet radiatoren på «varm», sjekket kanonsiktet og koblet radiosenderne og mottagerne inn på den frekvensen de brukte under luftkamp. Men mikrofonene i surstoffmaskene var koblet ut. De brukte aldri radioen før de kom frem til målet.

Til slutt slo bryteren på spaken over på «ildgivning». I de mørke, panserede hulrummene i vingene lå hundrevis av 20 mm kanonprojektiler og ventet, sammen med 303-maskingevær-kuler. Et eneste trykk på bryterknappen var nok til å starte den dødbringende strømmen av stål fra vingevåpnene. Idag var flyene blitt bestykket med den spesielle oppgaven for øye. Hvert annet kanonprojektil var forsynt med en brann-

granat. De regnet med at det skulle bli ganske livlig på alkohol-distilleriet når de skjøt sprit-tankene i brann.

Spitfire-jageren, som hadde vist seg å være så overlegen i det store slaget om Storbritannia i 1940, var ikke bare et forsvarsvåpen. Rhubarb-toktene hadde vist at den også var brukelig til angrep, og folk som Robert Tuck visste å utnytte flyets egen-skaper.

Tuck var 25 år gammel, og han hadde på dette tidspunktet flere luftseirer enn noen annen britisk flyver. Den offisielle listen i Luftfartsdepartementet viste at han hadde 29 nedskytninger. Tuck selv regnet med at han hadde 35. Han var dekorert med Distinguished Service Order og Distinguished Flying Cross, og var blitt litt av en myte blant offiserskameratene og det store publikum.

Det som mest av alt forbauset alle var den kjensgjerning at han var i live, og at nervene hans i alle disse årene hadde tålt det presset en jagerflyver var utsatt for. Han var selv blitt skutt ned fire ganger, men bare to av gangene var han blitt lett såret. Han hadde overlevet to kollisjoner i luften. Han hadde hoppet ut i fallskjerm over kanalen, og hadde også crash-landet et fly i kanalen. Flere ganger var flyet hans blitt skutt i brann under luftkamper, men hver gang hadde han klart å ta flyet ned på en eller annen flyplass. Han hadde fått gass-håndtaket skutt vekk under hånden sin, og en annen gang hadde han fått surstoffmasken skutt vekk fra ansiktet. En gang hadde han fått en kule i låret, men kulen var blitt stoppet av vekslepengene han

hadde i bukselommen, og et penny-stykke fra 1921 var blitt formet som en skje. (Tuck har dette penny-stykket ennå. Han har den alltid på seg og mener at den bringer lykke.)

Tuck hadde utviklet sin egen kampfaktikk gjennom årene, og de som fløy sammen med ham var full av aktelse for ham. Han var taus, og virket uberørt av enhver fare. De ordrene han sendte ut over radio-senderen sin var korte og knappe, og han hevet aldri stemmen.

Canadieren Harley som fløy sammen med Tuck på dette toktet var i begynnelsen av tyveårene. Han klarer, til tross for at luftmassene var urolige under regnværskyene, å holde seg ved siden av lederen sin.

De passerte Dunngeness presis på sekundet etter den ruten de hadde lagt opp, og gikk ned til tyve fots høyde for å unngå å bli «spotted» av fiendtlig radar. Siktbarheten var blitt litt bedre nå, så de øket avstanden mellom seg og konsentrerte seg om å holde seg i riktig høyde. I det tunge gråværet var det lett å bedømme høyden feil og fly rett inn i en døning.

Det syntes som om selve overfarten over kanalen bare varte noen få sekunder. Plutselig steg de hvite klipene ved den franske kanalkysten frem for dem. De holdt seg lavt over havflaten like til de var kloss ved land, så trakk de flyene opp over klippeskrenten og fortsatte noen få fot over bakken, over tretopper, hekker og hustak. En strøm med sporlysprosjektiler ble sendt etter dem. Et av kystbatteriene hadde oppdaget dem, og Tuck visste at i neste øye-

blikk ville det bli slått alarm, over hele kysten.

Etter å ha fløyet noen kilometer mot syd traff de på en jernbanelinje som de fulgte videre. Tuck satt med kartet utbredt på fanget. Jernbanelinjen var streket opp med rødt blekk, og lengre fremme, bak en jernbanelinje som løp parallelt med denne, lå målet.

De fløy over en lav åskam, og så lavt var de over bakken at gresset la seg flatt ned under propellvinden. Harley hørte et skarpt klikk i hode-telefonen sin, fulgt av Tucks tørre, rolige stemme:

— O.K. Bobbie To! Kom frem på siden av meg og hold deg klar til å angripe!

Harley bekreftet.

— Vi har målet foran oss nå!

De fløy ned over åssiden, rett inn i strømmen av 20 mm flak-granater fra batteriene på taket av fabrikk. Tuck hadde regnet med dette, men han visste at en Spitfire i full fart i lav høyde er et overmåte vanskelig mål å treffe.

— Angrip! sa Tuck i mikrofonen. Harley merket seg at stemmen var like stø og rolig om den pleide å være. Sporlysgrenatene dannet en ubrutt, lysende strøm som kom mot dem og forsvant på begge sider av flyene. Rett under dem lå de fire sprit-tankene, i en klynge bortenfor fabrikk, klosset kamuflert. De kjente anlegget igjen fra de fotografiene etterretnings-tjenesten hadde tatt.

De valgte ut en tank hver, og Harley åpnet ild først. Blå og gule stikkflammer slo ut fra vingene på jageren hans og sporlysene fra granatene

dannet en rett linje fra kanonmunningene rett inn i tanken.

Tuck ventet med å skyte til han var kommet kloss innpå tankene. Som vanlig kastet han et blikk på «turn-and-bank»-indikatoren på instrumentbrettet før han fyrte av den første salven.

— Målet truffet!

Tuck kastet et kort blikk på den tanken Harley hadde valgt ut. En svart røksøyle slo plutselig opp fra den. I neste øyeblikk slo flammene opp fra tanken ved siden av. Tuck hadde også truffet. Metallplatene i de store tankene krøllet seg sammen som sølvpapir.

De fløy med 500 kilometers fart rett inn i røkhavet. Harley svinget over til høyre, og Tuck tok en krapp venstresving og fløy innover målet igjen.

Det var i dette øyeblikket han oppdaget den lange, lave bygningen som så ut som en brakke. Han var sikker på at det var en brakke. Sannsynligvis var det flak-artillerister som lå i forlegning der.

Han stupte ned mot brakken og bestrøk den fra ende til annen med granater. Han så granatene eksplodere inne i bygningen. Han trakk flyet opp igjen og forsvant i røkhavet, bort fra flak-fyrverkeriet. Da han kom ut igjen hørte han Harleys stemme i hodetelefonen:

— O.K. Bobbie én. Jeg har deg rett foran meg. Jeg vender hjem nå!

VI Dødsstollen.

I neste øyeblikk fløy de side om side i lav høyde igjen. Tuck forsøkte å finne en landevei som han

hadde merket av på kartet, og som skulle føre rett til kysten. Men sikten var blitt dårligere nå. Skylaget gikk like ned til bakken, og de kunne bare se noen hundre meter i hver retning av terrenget som lå under dem.

Tuck lente seg tilbake i setet og pustet ut. Oppdraget var utført nå, og nå hadde de bare å fly korteste vei tilbake til Biggin Hill.

Plutselig fikk de øye på en militær lastebil under seg. De pepret den med kuler, og Tuck noterte seg med tilfredshet at lastebilen kjørte utfor veien og veltet. De hadde masser av ammunisjon igjen, så da de så en klynge med kraftledningsmaster foran seg, stupte de ned mot dem og åpnet ild. Det var morsomt å skyte på kraftledningsmaster. Hvis en hadde hell med seg og knuste isolatorene kunne gnistene slå ut langs ledningene flere kilometer fremover.

Idag klarte de bare å få frem et fåtall gnister på de mastene de skjøt på, og de ble så opptatt med denne skytingen at de ikke merket at ledningsnettets svinget et par streker mot nord. Plutselig fløy de mot en klynge med lave åser og mellom to åskammer lå en liten dal som var delt opp på kryss og tvers av jernbanespor. Ved slutten av dalen skimtet Tuck silhuetten av en by. Tuck visste at det var Boulogne, og han regnet ut at de hadde kommet omtrent ti kilometer lengre nord enn de egentlig hadde planlagt.

Dette området var beryktet for sine mange flak-batterier. Tucks første innskyttelse var å ta en sving på 180 grader og komme seg vekk, for siden å finne en sikrere rute frem til kanalen. Men idet han grep tet-

tere om spaken for å gi sideror, fikk han øye på et stort, moderne lokomotiv like under seg. Fristelsen var uimotståelig.

Det som fulgte nå har han selv gitt følgende beretning om:

— Jeg anropte Harley og ba ham fly opp på siden av meg. Vi stupte sammen ned mot lokomotivet og jeg tror vi hadde treffere begge to, for

hvert eneste luftvernatteri i hele Boulogne-området brente løs mot meg. Jeg merket meg at tyskerne hadde plassert batterier på begge øssidene, og der jeg fløy over den lille dalen var jeg i kryssilden fra to batterier som skjøt på meg horisontalt. Jeg var øyeblikkelig klar over at jeg ikke hadde en sjanse.

— Flere granater slo inn i skroget.



De kom innpå ham fra alle kanter. Han rakte hendene i været og sørget for at kroppen hans dekket de 29 små hakekorsene som var midt på flyet hans

plutselig forsvant hele lokomotivet i en sky av damp. Da vi fløy inn i denne dampskyen tapte jeg Harley av syne, så jeg svingte godt ut til venstre for ikke å kolliderer med ham.

— Jeg kom ut av dampskyen igjen i lav høyde, og fikk inntrykk av at

En granat traff motoren og knuste hele kjølesystemet. Motoren begynte å spy ut glycol og olje og skitt. Frontruten ble tilklint med olje, så jeg måtte rive vekk perspex-hetten for å kunne se ut.

— Jeg hadde ganske bra fart ennå,

ca. 400 kilometer i timen, tror jeg, så jeg regnet med at jeg kunne holde meg i luften i omtrent et minutt til. Men jeg visste at hvis jeg forsøkte å trekke flyet opp for å hoppe ut i fallskjerm, ville de skyte meg til pinneved. Den eneste sjansen jeg hadde var å holde meg lavt over bakken og forsøke å finne en nødlandingsplass.

— Jeg kastet et blikk tilbake, og så at Harley fulgte tett etter meg. Det så ut som om han med vilje fløy rett inn i flak-fyrverkeriet, så jeg anropte ham over radioen og sa: — Kom deg vekk herfra! Fort! Jeg er ferdig!

— Men da jeg så meg tilbake igjen noen sekunder senere, var toskender fremdeles.

Da Tuck anropte Harley igjen var ikke stemmen hans så rolig som den den pleide å være, og særlig høflig var han ikke når det gjaldt ordvalget heller.

— Kom deg ut herfra din dumme tosk! Og det er en ordre, for faen!

Harley tok en krapp sving og fløy ut over sjøen. Det gikk flere sekunder før han ble klar over hva som egentlig hadde skjedd, men da sannheten gikk opp for ham, at den store Stanford Tuck var blitt skutt ned over et sted hvor han sannsynligvis ikke hadde en sjanse til å nødlande, trengte tårene seg frem i øynene hans. Under tilbaketuren til Biggin Hill satt han bare og mumlet fremfor seg, med tårefylte øyne, og ristet uforstående på hodet.

— Herregud! var alt han fikk sagt. — Åh, Herregud!

I mellomtiden holdt Tucks jager på å tape farten, og den begynte å senke snuten, det mismodige tegnet på

at den var ferdig for godt. Tuck stakk hodet ut fra cockpit og stirret fremfor seg. Han så ikke tegn til et sted han kunne sette flyet ned på, og nå hadde han bare firti fots høyde. Batteriene skjøt fremdeles på ham fra alle kanter, og med den ødelagte motoren sin følte han seg nå uendelig makteløs.

Da han var kommet ned i tyve fots høyde, innså han at han var ferdig for godt denne gangen.

— Nå er det slutten, sa jeg til meg selv. — Og like etterpå bante jeg høyt. Jeg skulle ha telefonert til Joyce om aftenen, og nå var jeg altså forhindret.

Joyce var den piken han hadde bestemt å gifte seg med. Hun var høy, slank og vakker, rolig og stø. Hun lot seg aldri overraske, og virket uberørt av enhver situasjon. For Robert Tuck sto hun som symbolet på et rolig, fredelig familieliv som han selv aldri hadde opplevet, men som han hadde gått og drømt om de siste månedene.

Sekundene gikk. Han tenkte på de solfylte sommerdagene for halvannet år siden, den tiden han hadde sine stolteste minner fra. Slaget om Storbritannia, R.A.F.s triumf over Luftwaffe. Han syntes han kunne se bildet foran seg nå: de store armadaene med bombefly med solen spillende i skrog og vinger, og de små flokkene med Spitfire of Hurricane-jagere, på vei opp mot ettermiddagshimmelen og viltet som skulle jages.

Bildet gle bort igjen. Nå så han bare den trange dalen som lå under ham. Den sorte viseren på fartsmåleren nærmet seg den røde prikken som markerte den hastigheten som

var flyets flytefart. Når farten gikk under denne, sluttet flyet å fly. Det ville stalle og bli knust til pinneved mot bakken.

Tuck sukket. Han hadde forlenget vennet seg til tanken på døden, og han hadde oppgitt ethvert håp om å overleve krigen. Og nå var stunden kommet. — Om noen få sekunder er det slutt, mumlet han. Hjernen syntes å fryse til da disse ordene kom over leppene hans, og han gjentok dem gang på gang, monotont, som en gramofon . . .

VII

Den siste salve.

Og så, plutselig, inntraff miraklet. Han fikk øye på en slette på høyre side. En lang, grønn slette!

Han svinget flyet brått over og satte snuten ned mot den grønne sletten. Farten øket igjen. Han skulle ha gode sjanser allikevel nå. Alt han hadde å gjøre var å sette Spit'en ned på marken med hjulene inne. Han hadde buklandet jagere før, og hadde god grunn til å regne med at det skule gå bra.

Det eneste kjedelige var at flyet hadde øket farten til 140 knop under stupet, 55 knop mere enn landingsfarten. Men han ville forsøke å lande det allikevel. Han hadde ikke noe valg heller, for den saks skyld.

Plutselig suste det et eller annet forbi hodet hans. Han stirret fremfor seg og fikk øye på en 20 mm-flakkanon, montert på en lastebil ved enden av sletten. Munningene var rettet mot flyet, og de spydde ut en strøm av sporlysgrenater .

Han holdt på å lande ved et flakbatteri, og tyskerne unnså seg ikke

på å skyte på ham, på kloss hold! Han rødmet av sinne. De kunne jo se at han ikke hadde motoren i gang. Hvorfor kunne de ikke la ham lande i fred? Det var den eneste sjansen han hadde til å redde livet. Det var overlatt mord disse karene drev med!

Han rettet flyet opp igjen, siktet seg inn på batteriet og brente løs en salve, sin siste salve.

Batteriet sluttet å skyte. Han hadde fremdeles 120 knop på speedometeret, men han hadde snart fløyet over hele sletten, så han satte snuten ned.

Den første støtet var voldsomt. Det rykket i remmene til sikkerhetsbeltet og han slo hodet kraftig mot kanonsiktet. Alt ble mørkt omkring ham.

Da han kom til seg selv igjen lå jageren stille på toppen av en liten kulle. Blodet strømmet fra nesen hans, og det venstre øyet holdt på å lukke seg. Han løsnet beltet og karret seg ut på vingen.

Noen få meter fra ham lå det rykende vraket av lastebilen med flakkanonen. Rundt den smadrede bilen lå de grønnklede skikkelsene som for noen minutter siden hadde stått bak panserskjoldet og skutt på ham. De var døde alle sammen nå, Tucks treffsikkerhet hadde slått til, som vanlig.

Fra begge sidene av dalen kom uniformerte menn løpende ned mot ham. Han hadde ikke håp om å unnslippe dem.

— Disse bandittene vil antagelig lynche meg nå, tenkte han bittert. Han husket på at han denne gangen, mot sedvane, hadde unnlatt å ta en

revolver med seg i flyet. Han stakk hånden inn i cockpiten igjen og forsøkte å tenne fyr på kartet, men fyr-tøyet hans virket ikke, så han oppga det.

I det samme slo en kule inn i flyskroget like ved siden av ham. En av tyskerne hadde oppdaget det Tuck hadde fore, og forsøkte å stoppe ham med å sende en salve fra maskinpistolen sin etter ham.

De kom innpå ham fra alle kanter nå. Øynene hans søkte febrilsk i flokken etter en offiser, en mann som han kunne regne med å få skyværbehandling av. Disse menige soldatene skrek og bar seg som ville dyr.

Han rakte hendene i været, og sørget for at kroppen hans dekket den delen av flyet som var dekorert med ni-og-tyve hakekors, ett for hver ned-

skyting. Disse tyskerne ville sannsynligvis ikke bli så begeistret ved synet.

Og da de grep ham og trakk ham med seg mot likene som var strødd rundt lastebilen, kvalte han et sukk. Han hadde en hård, tung vei bak seg. Han hadde kjempet og forsaket, slitt og arbeidet for å komme dit han ville, og så hadde han til slutt havnet her.

«Den udødelige Tuck» var ferdig. «Mannen de ikke klarer å ta knekken på!» «Stanford Tuck, mannen som ikke lar seg beseire i luften».

Nå sto han her, og i de sekundene han hadde igjen å leve kunne han ikke foreta seg noen bedre enn å tenke tilbake på den tiden han hadde levet.

Fortsettes i neste nummer.

Følg med i Tuck's bedrifter!

Neste kapitel i beretningen om den eventyrlige, «udødelige» Robert Stanford Tuck kommer i neste nummer av bladet og har titlen: «TUCK'S LUCK».



Hovedfortellingen i neste nummer heter: «Japanernes skrekk» og er historien om de to amerikanske topp-scorerne under krigen i Stillehavet, Bong og McGuire. Salgsdagen er 7. august.



LUFTPOST

Russere lander på Nordpolen

To russiske fly foretok nylig en landing på selve Nordpolen, hvor russiske teknikere monterte en automatisk værmeldingstasjon, som pr. radio kan gi opplysninger om lufttrykk og vindhastighet.

Den forrige landing på Nordpolen fant sted 4. mai 1952 og ble utført av en amerikansk maskin. Russerne landet sist på Nordpolen i 1937 da den nu avdøde polarforsker Otto Schmitz etablerte historiens første observasjonspost på et drivende isflak.

Svar på 50 kroners spørsmål (V)

Flyet som James Verdin satte verdensrekord med var en Douglas F4D-1 «Skyray». Vinner av de 50 kronene ble:

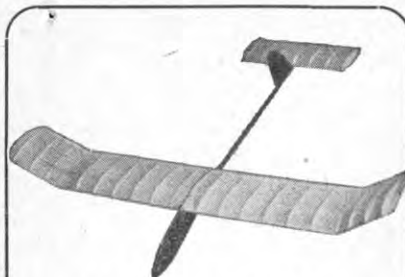
Johan Kristian Brantseg,
Vollebekk.

Sammenleggbart fly

Et fly, som er til å blåse opp, ble nylig demonstrert av den amerikanske marine. Flyet er laget av et elastisk materiale, som gjør det mulig å folde det sammen når det ikke er i bruk og å slippe det ned pr. fallskjerm til nødländete flyvere i isolerte egner. Det tar 18 minutter å blåse det opp. Motoren er på 45 hestekrefter og flyet kan gjøre 100 kilometer i timen. Det er plass til en mann ombord og flyegenskapene er som på et vanlig fly. Flyet er utviklet i samarbeid med Goodyear Aircraft Corporation.

Katter pr. fallskjerm

Følgende telegrammer ble forleden utvekslet mellom et britisk fort i Malaya og Royal Air Force-basen i Kuala Lumpur. Fortet til R.A.F.: «Rottene brer seg, send katter». R.A.F. til fortet: «Hjemreisende offisers to yndlingskatter kommer ned pr. fallskjerm». Svar fra jungelfortet: «Kattene nu i aktiv tjeneste».



«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 enleverandør 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 innsendelse av kr. 0,50 i frimerker.

Navn

Adresse

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN
FETSUND - NORGE

Ryan X-13 prøveflyet:

Drøm blir virkelighet

Det amerikanske VTOL-(Vertical Take-off and Landing) eksperiment-flyet, Ryan X-13, som vi omtalte i LUFTENS HELTER nr. 17, har vist at det kan lande og starte vertikalt og fly horisontalt som et vanlig fly.

Etter prøver, som har pågått i de siste 18 måneder, har det lille delta-vingete flyet fullt ut bevist hva det duger til i hendene på prøveflyveren Peter F. Girard ved Edwards Air Force Base, California. Flyet hang ved starten i loddrett stilling fra en mast bare noen få fot over bakken. Derfra tok Girard flyet rett opp i luften for så å rette ut i vannrett flukt. For landing trakk Girard nesene på X-13 opp inntil flyet inntok en loddrett stilling i luften. Deretter ble motorkraften redusert; flyet sto stille i luften, for så, stadig i en loddrett stilling, å dale mot bakken, hvor det tilslutt heftet seg fast til den samme masten som det hadde startet fra. Etter to slik demonstrasjoner ble X-13 tippet over fra sin oppreiste stilling og ned på buken, og trillet inn i hangaren, som et vanlig fly.

Det som gjør en slik manøver mulig er kort og godt at jet-motoren (en britisk-bygget Rolls Royce Avon) er så kraftig at den løfter mer enn sin egen vekt. En VTOL-jet må i tillegg ha spesielle utblåsnings-punkter i hale og vinger for styring inntil farten er stor nok for at de vanlige kontrollflater kan benyttes.



Et jubileum

Den 19. mai var det 30 år siden Charles Lindberg foretok sin berømte Atlanterhavsflyvning fra Roosevelt Field, New York til Le Bourget, Paris.

gen over Corneille-Pontoise flyplassen i nærheten av Paris.

Den gamle rekorden lød på 65 minutter og ble satt av Fred Nicole i 1947. Hver sin lyst.

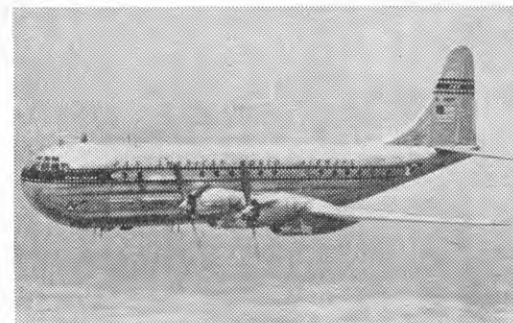
Mackay Trophy 1965

Trofeet er tildelt kaptein I. Kincheloe «for å ha ført Bell X-2 i hastigheter over 2 400 kilometer i timen og i høyder over 27 500 meter i september ifjor».

75 minutter på hodet

Leon Biancotto har satt ny rekord i rygg-flyvning, da han nylig fløy en Stampe Monitor i 75 minutter på ryg-

50 kroners spørsmål



Dette store passasjerflyet, en Boeing Stratocruiser Clipper, tilhører flyselskapet Pan American World Airways (PAA). Nå spør vi: **HVILKET FLYSELSKAP BLIR REGNET SOM DET STØRSTE I VERDEN?**

Send svaret inn til LUFTENS HELTER, Oslo 18, innen 5. august.

Svar

Navn

Adresse



Generalløytnant Bjarne Øen

EN BRENNENDE FAKKEL FRA 1000 METER

Det var en varm juni-dag på Kjeller fly-plass i 1929. Jeg hadde vakt den dagen og satt inne på kontoret og formelig døset i varmen. Nå og da så jeg gjennom vinduet ut på plassen, det var sol og stille over det hele, selv plassens kjeledegge, en ruhåret terrier, lå i skyggen av et fly og døset.

Vi hadde noen skole-elever fra Lil-

lestrøm på besøk den dagen, og de gikk rundt i hangarer og verksteder med et par sersjanter som siceroner. Deres begeistrede utrop var det eneste som brøt stillheten. Den eneste som var oppe var løytnant Bjarne Øen med to fly-soldater, Quiller og Haugård som passasjerer. Han førte Fokker 317, det var dengang Hærens nye bombefly, som alle fly dengang var cockpiten åpen.

Den monotone fly-duren ble plutselig avbrutt med noen smell. Skole-elevene satte i ett skrik, og jeg spratt opp av stolen og ut på plassen på et blunk. Øens fly var i brann. Jeg så store ildtunger slo ut fra fronten av flyet, slikke seg langs etter «fly-kroppen». Så kom det inn i noen skyer og vi så bare sort røk velte frem. Jeg løp bort til alarman og slo «Stor alarm». Brannbiler og sykebil skingret ut av garasjene, alt mannskap fra kontorer, hangarer og verksteder løp ut.

En katastrofe syntes uunngåelig. Plutselig kom flyet til syne igjen, i ca. 1000 meters høyde, og denne gangen med nesen vendt nedover, i stup for full fart mot bakken. Store ildflammer sto rett ut fra motoren og ut i luften, og farten ble større og større, nedover bar det mot bakken, dette var den visse død for de tre ombord. Det så ut for oss som flyet hadde mistet styringen og at flyveren ikke lenger behersket det. Vi sto som fjetret og bare ventet på det uunngåelige, nå var det ikke mange meterne igjen. Da ser vi at flyet retter seg opp, og går langsomt inn for landing, det tar bakken pent, noen hump på

banen, ilden slukker, og flyet ruller opp til midten av plassen. Jeg slenger meg opp på sykebil og i full fart bærer det utover mot flyet. Kan det være mulig? Er de i live ennå? Jo, der kommer ltn. Øen krabbende ut, og de to passasjererne hopper ned på bakken. De lever — alle tre.

Øen var stygt forbrent i ansiktet og begge bena. Heldigvis hadde han på seg lær-helstøvler, de tok jo av en del, men knærne og lårene var det verst med. Quiller og Haugård var også endel brente, særlig i håret og ansiktet, men ikke verre enn at de kunne gå.

Vi tok tak i Øen og la ham inn i bilen. Smertene var store og han skar grimaser, men han klynket ikke. Like rolig og besindig som han hadde ført flyet velberget ned, var han nu inne i sykebil. Vi kjørte avsted straks, med ulende sirener kjørte vi rett inn til Militære sykehus i Oslo, hvor han fikk den hardt nødvendige behandling. Da jeg sa farvel til ham der, kunne jeg ikke dy meg: «Jeg synes det var kjempefint gjort av deg,

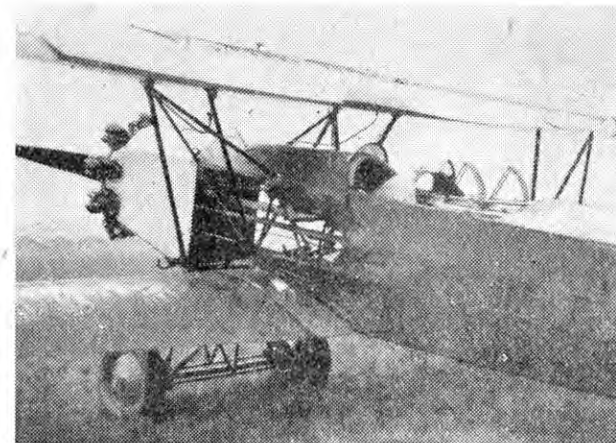
Øen». Han slo det hele vekk: «Jeg gjorde bare min plikt jeg,» var svaret, «hadde ikke annet å gjøre, skjønner du, hvis det ikke skulle gått helt galt med oss».

Ved sin manøver reddet han de to fly-soldatene og seg selv fra den sikre død. Med store smerter i bena og ansiktet førte han flyet sikkert og klokt ned for landing. Hadde flyet hatt en annen stilling ville ilden ha omspent hele flyets bakpart og høyde- og sideror ville vært ødelagt, og en kan lett tenke seg hvordan resultatet da ville blitt.

Løytnant Øen fikk for sin tapre dåd H.M.Kongens fortjeneste-medalje i gull. Etter tre kvart års sykepermisjon var han atter tilbake på Kjeller.

Denne flyveren som sa «Jeg gjorde bare min plikt», er idag general-løytnant og sjef for Norges Forsvar. En heltmodig flyver og et tvers-igjennom mannsfolk.

Bjarne Øen er født 6. november 1898. Han ble offiser i 1920, gjennomgikk den Militære Høyskole i 1923 og



Fokker 317, avbildet umiddelbart etter nødlandingen. Skadene på flyet viser, med all ønskelig tydelighet, hvilken enestående prestasjon det må ha vært å bringe dette flyet ned i sikkerhet.

Hærens Flyskole i 1924. Øen ble major i 1940 og etter kampene i Norge kom han til Canada. Ble så utnevnt til sjef for Hærens Flyvåpen og sto for opprettelsen av den første norske jagerving i England. I 1941 ble han utnevnt til nestkommanderende og stabsjef i Flyvåpnets Felleskommando. Fra 1942 til 1945 satt han i Forsvarets Overkommando og planla flytokter på norske-kysten. Oberst 1945. Generalmajor 1946 og sjef for Lufforsvaret. Siden har han vært norsk representant ved SHAPE i Paris og Direktør for Forsvarets Høyskole, for så i 1956 å bli sjef for Forsvarsstaben.

Generalløytnant Bjarne Øen er Kommandør av St. Olav, Kommandør av den franske Æreslegion. Ved siden av H.M.Kongens Fortjenestemedalje i Gull har han en rekke innen- og utenlandske ordner og dekorasjoner.

Kaare P.

Vinn et byggesett

I den 6. trekningen (april-nummeret) om modell-byggesett ble følgende fem trukket ut:

Olav Magne Johannessen,
Karmøy,
Steinar Mathiesen, Lisleby,
Paul de Glasenapp jr., Oslo,
Wilhem Åkvik, Mosjøen,
Jon Einar Haukanes, Hardanger.

Byggesettene er sendt i posten.

Det første atom-drevne fly

F. A. Cleveland, en av lederne for Lockheed's avdeling for atomdrevne fly, har gitt følgende opplysninger om hvordan atom-flyet vil se ut.

Det første atom-drevne fly blir et bombefly, og vingene blir enkle og tynne, idet det ikke her blir nødvendig å huse brensel-tanker og landingshjul, som på dagens bombefly. Motoren på det atom-drevne fly blir plassert inne i flykroppen og ikke, som er vanlig, i vingen. Dette skyldes nødvendigheten av å holde reaktoren i nærheten av motoren for å redusere varmeoverføringsproblemet. Det vil bli brukt kjemisk brensel bare ved start og landing. Rekkevidden for flyet blir praktisk talt uendelig.

Det atom-drevne fly får færre vinduer på siden og bak på kroppen for å redusere bestrålingsfaren. Dette problemet vil også innvirke på cockpitens utseende.

Et av de største problemene omkring konstruksjonen av dette flyet skyldes vanskeligheten i å fastslå hvor stor radioaktiv bestråling menneskene med sikkerhet kan tåle. Mannskapet på flyet kan beskyttes ved hjelp av to tykke vegger, en bak cockpitens nesen og en foran reaktoren i halen. Men beskyttelse av bakkemannskapet mot strålefaren er et stort problem.

Et annet problem er å forhindre radiaktiviteten i å forstyrre radio- og radar-utstyret.

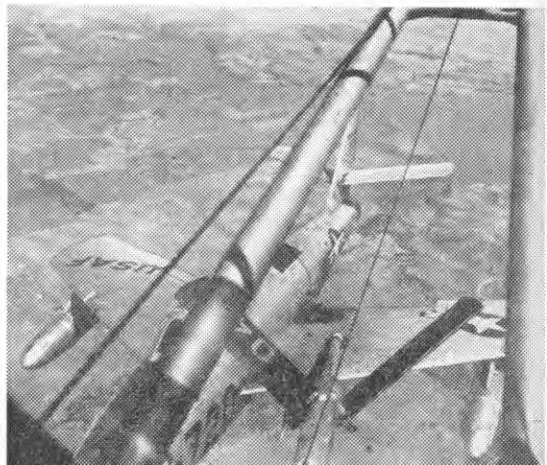
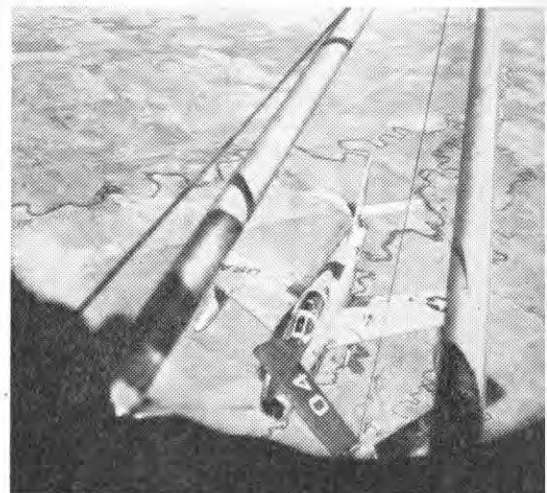
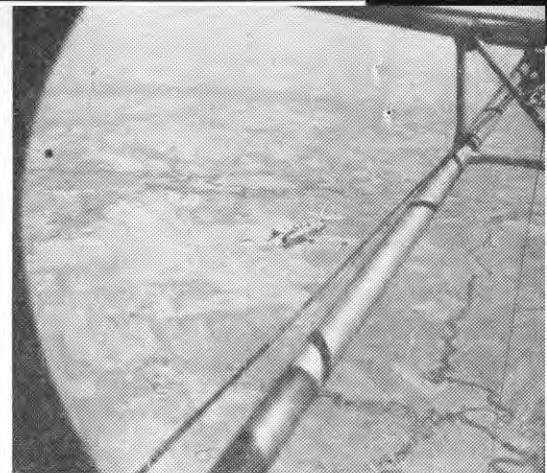
Mens mange av vanskelighetene ved et atom-drevet fly, som for få år siden syntes uløselige, har vist seg å være ubetydelige, har nye vanskeligheter dukket opp. Men for hvert år som går blir sannsynligheten av et atom-drevet fly mer og mer en sikkerhet.

Etterfylling i luften

1. En jager av typen F-84F Thunderstreak nærmer seg moderflyet, en KB-29, for å etterfylle brensel i luften. Denne jagerens rekkevidde er normalt i overkant av 3 200 kilometer, men ved hjelp av denne etterfyllingsmetoden blir den øket betraktelig.

2. Jageren kommer opp under buken på moderflyet. Manøveren krever presis flyvning fra jagerflyverens side og dyktig betjening ombord på tankflyet.

3. Pinlig nøyaktighet er nødvendig på alle hold for at etterfyllingsrøret skal treffe brensel-inntaket på jagerflyet. Deretter strømmes brenselet ned i jagerens slunkne tanker, og en F-84F Thunderstreak er klar igjen til dyst.



Selvtenkende

jagerfly

Flyveren blir snart overflødig.

De moderne fly's hastigheter er så store at den menneskelige hjerne og den menneskelige reaksjonsevne snart ikke lenger kan følge med. Commander George W. Hoover ved den amerikanske marines forskningskontor mener at grunnen er den at flyenes mangfoldige instrumenter gir sine opplysninger i tall ved hjelp av visere på runde skiver. Flyverens hjerne er imidlertid beregnet på å arbeide med bilder som er fremkalt ved syn. Før instrument-målingene betyr noe for hjernen må de bearbejdes av hjernen og overføres til noe i likhet med et synlig bilde. Denne prosessen tar tid — og det er nettopp tiden det skorter på med flyenes økete hastigheter.

Commander Hoover er overbevist om at løsningen av dette problemet ligger i en mest mulig billedlig fremstilling av instrumentenes anvisninger. Høydemåleren bør for eksempel vise en linje som stiger etter hvert som høyden øker, istedenfor den nåværende, urlignende skiven, som krever flyverens tolking.

Det endelige instrument-system, mener Hoover, bør være helt billedlig. Når flyveren flyr i dårlig siktbart vær, må han på en skjerm foran seg få se

et kart av bakken under seg. Silhuetten av et lite fly vil gi ham posisjonen, og en selvlysende kurve på kartet vil vise ham hvor langt han kan fly før han slipper opp for brensel. En annen lysende skjerm vil gi ham et radar-bilde av terrenget foran flyet.

Disse lett forståelige bildene vil være produktet av en liten elektronisk hjerne, som vil gjøre mesteparten av det nødvendige, rutinemessige tankearbeide. Denne hjernen vil ta alt foreliggende materiale, bearbejde det og presentere det for flyveren slik at det kan oppfattes av ham momentant og uten betenking.

Og dette er bare begynnelsen. Når denne hjernen er fullt utviklet vil den kunne overta selve flyvningen.

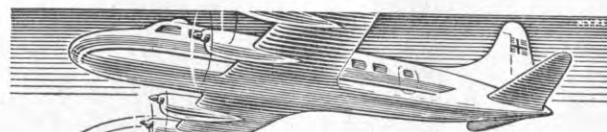
Flyverens job blir da å ta flyet opp og å sette det på en angitt kurs. Deretter overtar en elektronhjerne på bakken, som ved hjelp av radiosignaler dirigerer alle flyets funksjoner. Flyveren salpper av, men kan selvfølgelig, dersom han ønsker det, selv gripe inn. På et bestemt tidspunkt gir den fjerne elektronhjerne «ordre» til maskinen, at nå skal den innebyggede elektronhjerne overta styringen. Den målsøkende radar ombord har fått øye på fienden, akkurat der hvor elektronhjernen på jorden har fortalt, og flyet styres automatisk inn mot målet. I det riktige øyeblikk avfyrer så den flyvende elektronhjerne rakettene. — Og fienden kan ikke unnsnippe, for også rakettene er forsynt med målsøkende radar, som uvegerlig sender dem inn i det fiendtlige fly.

I siste omgang er flyverens rolle fullstendig unødvendig og flyene blir ubemannete. Elektronhjernen har

overtatt og menneskene trengs bare til å overvåke den på bakken.

Den elektroniske hjerne er allerede et faktum. Men hvor lenge det blir før den i større eller mindre grad kan

overta flyverens rolle i luften er umulig å si. Det eneste vi vet med sikkerhet er at det idag brukes millioner og atter millioner av kroner med dette for øye.



ta Luftbussen fly fire-motors

Priser fra Oslo til:

HAMAR	kr. 30.—
TRONDHEIM .. «	115.—
TØNSBERG «	25.—
KR.SAND «	75.—
FARSUND «	85.—
STAVANGER .. «	95.—
NOTODDEN .. «	30.—

TIDEN BETALER BILLETEN!

BRAATHENS S.A.F.E

FRIDTJOF NANSENS PL7-OSLO-TELEFON 33 21 90

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. Kan det amerikanske jettombeflyet B-47 ta med noen soldater?
2. Hvor mange gear har et fly?
3. Kan en bli opptatt i Flyvåpenet for å utdannes som flymekaniker under 16 år? «B-17».

SVAR:

1. Nei, det er et rent bombefly.
2. Et fly har ingen gear.
3. Nei. Du må ha fylt 18 år.

1. Finnes det en flyskole her til lands som utdanner sivilflyvere (ruteflyvere)? I så fall hvor ligger den?
2. Hvor kan en få kjøpt modellflyet «Måka» (strikkmodell med fløter)?
3. Hva koster en «Piper Cub» sånn ca.
Air minded Teddyboy, Leinstrand.

SVAR:

1. Widerøe Flyselskap, Oslo og Solbergfly, Postboks 126, Tønsberg.
2. Skriv til produsenten: Erik Engelhardt-Olsen, Fetsund.
3. Brukte koster ca. kr. 10 000,—.

Hvem har størst marsjfart av Vampire og Thunderjet?

O. L.

SVAR:

Vampire 5 har marsjhastighet på 520 km./t. F-84 Thunderjet har marsjhastighet på 695 km./t.

Kan jeg få noen opplysninger om følgende fly?

1. Republic XF-91 Thunderceptor.
2. Douglas D 558 Skystreak.
3. Convair F-92 A.
4. Bell X-5.
5. Northrop X-4.

SVAR:

1. Vi har dessverre ingen opplysninger om dette flyet.
2. Det første D-558 Skystreak hadde rette vinger og fløy første gang den 28. mai 1947. I august samme år satte den verdensrekord på 1.047 km./t. I februar 1948 ble Skystreak modifisert med pilformede vinger og fikk betegnelsen D-558-2 Skyrocket.
3. Convair XF-92 A (XF-102) er et forsøksfly. Etter hvert som de fant frem til feil som kunne forbedres, ble vinge- og haleformene forandret og de kom frem til avskjæringsjageren F-102.
4. Bell X-5 er et forsøksfly som er bygget for å studere den aerodynamiske effekten når en varierer vingenes «sweep-back» (pilform) vinkel. Bare to fly av denne typen er bygd.
5. Northrop X-4 er et forsøksfly brukt for å finne karakteristikken av såkalte «haleløst fly» i hastigheter like under lyden. «Haleløst fly» har ikke høyderor som vanlig fly.

1. Hvor stort vingespenn har Convair NB 36 H.
2. Hvor stor fart og aksjonsradius har samme fly.
3. Hvor stor besetning har det.
4. Hvor lang startbane trenger det.
5. Hvor mange motorer har det.

Johan Høidahl.

SVAR:

1. Vingespern 70,14 meter.
2. Maksimum hastighet 696 km./t. Rekkevidde 16 000 km.
3. Besetning 16 mann.
4. Startlengde til 15,25 meter, høyde 1,523 meter.
5. Seks 3,800 HK Pratt & Whitney R-4360-53 motorer pluss fire J 47 jetmotorer.

1. Er det et fly som heter Dobbelt Mustang?
2. Hvor stor fart får det?

Johan Høidahl.

SVAR:

1. Ja. North American F-82S. E.
2. Maksimum hastighet er 750 km/t.

Jeg ønsker opplysninger om den britiske jager Tempest, og det svenske jettfly «den flygende tønne».

P. Clausen, Kr.sund N

SVAR:

1. Hawker Tempest VI, enseters dag og nattjager. 1 Napier Sabre VA-24 sylinder, væskeavkjølet motor på 2 600 HK. Vingspenn 12,49 meter, lengde 10,30 meter. Maks. hastighet 708 km/t. Største rekkevidde med fulle tanker er 2 092 km.
2. Se L.H. nr. 9.

1. Hvilken fart har det amerikanske jagerflyet Lockheed F-90? Hvor stor bevegning har det?
2. Det samme vil jeg også gjerne vite om det amerikanske flyet Convair R3Y-2 Tradewind.
Flyinteressert.

SVAR:

1. F-90 kan fly opp til lydens hastighet Mach 1.0. Bevegning ikke kjent.
2. R3Y-2 er en langtrekkende transport flybåt. Flyet ble tatt i tjeneste i 1954. Vingspenn

44,2 meter, lengde 43,5 meter. Totalvekt 72,640 kg. Maks. hastighet er 560 km/t. Rekkevidde 6 400 km.

Kan jeg få noen opplysninger og data om de 2 flyene Northrop Raider C-125 og Turbo-Wasp T-34 Bombefly.

Alf Sjøvoll, Grovfjord.

SVAR:

1. Northrop Raider C-125. Vingspenn 27,42 meter, lengde 20,45 meter. Totalvekt ca. 19 tonn. 3 Wright R-1820 — 97 motorer. Marsjfart 320 km/t.
2. Må her ha blandet sammen motortype og fly.

Kan dere gi meg alle opplysninger om F4U-5N Corsair Navy Fighter?

«Speed»

SVAR:

F4U-5N er en nattjager for marinen. Vingspenn 12,49 meter. Lengde 10,36 meter. Pratt & Whitney motor på 2100 HK. Maks. hastighet 727 km/t. Marsjfart 325 km/t.

Det sto i Luftens Helter nr. 4 at et F-84 Thunderjet, ikke kan gå igjennom lydturen selv ikke i stup. F-84 er ikke konstruert for hastigheter opp til Mac. 1, men det er ikke en umulighet at den kan bryte lydturen. Likeledes er det riktig som Jet-jenta sier at Amund Klepp var den første her hjemme etter det som er skrevet.

En i Flyvåpenet

SVAR:

F-84 er ikke bygget for fart over Mac. 1.0. Det kan tenkes at F-84 kan komme opp Mac. 1.0 i stup, men mest sannsynlig vil da halepartiet bryte sammen.

De avisnotiser som De holder Dem til angående den første som passerte Mac. 1.0 i Norge, er ikke helt korrekte.

Bill Wharton:

AMY JOHNSON'S mystiske død

Her er historien om den verdensberømte engelske flyversken Amy Johnson's eventyrlige liv og mystiske død.

Den siste flukt.

Det var en kald og stormfull ettermiddag i januar 1941. Ved Herne Bay utenfor munningen av Themsen vippet patruljebåten **Hazlemere** opp og ned i bølgene. Tunge, mørke skyer hang lavt over den høye sjøen.

Lieutenant-Commander Fletcher oppdaget plutselig noe som så ut som en klesbylt komme ned fra skyene knappe trediva meter foran båten.

— Fallskjerm forut! ropte han.

Et øyeblikk etter suste et Oxfordfly ut av skylaget og crashet i vannet. Fra broen dirigerte commander Fletcher redningsarbeidet, men **Hazlemere** ble snudd for brått, og gikk på en sandbanke. Verdifulle minutter gikk tapt mens skruene arbeidet for å få båten av igjen og mannskapet kunne se to mennesker som kjempet i vannet i det tunge fallskjermutstyret. Den ene var mindre enn 20 meter fra båten, og den andre var 30 meter unna. Endelig kom båten seg løs, og mannskapet begynte å gjøre fri en livbåt.

Commander Fletcher så med ett den nærmeste av de to i sjøen gå under, komme opp igjen et øyeblikk, og så forsvinne på ny. Lenger ute forsøkte



fremdeles den andre å få av seg fallskjermen. Fletcher sparket av seg støvlene og hev frakken. Han løp til relingen, og kastet seg rett ut i sjøen. Med kraftige tak nærmet han seg den overlevende, og fra livbåten kunne mennene se ham nå frem. De så hvordan han slet i fallskjermåsen, og så ble de to skjult av en bølge. Et øyeblikk senere kom Fletcher til syne igjen, og nå var han alene. En ny bølge løftet livbåten, og da mennene igjen skulle se mot stedet der Fletcher hadde vært, var også han forsvunnet.

Mannskapet på **Hazlemere** oppdaget en kitbag i vannet, og fikk halt den ombord. På siden av sekken sto det A. JOHNSON med store bokstaver. Et øyeblikk etter fikk de fatt i nok en sekk med det samme navnet på.

Plutselig oppdaget mennene i livbåten en skikkelse i vannet. Flyhjelmene var borte, og det lange, lyse håret til en kvinne bredte seg ut på vannflaten. De kunne klart se ansiktet hennes et øyeblikk, og så forsvant hun i dypet.

I over en time krysset **Hazlemere** rundt på stedet, men det var nytteløst.

Commander Fletcher hadde gitt sitt liv i forsøket på å redde en av de overlevende fra flycrashet, og alle tre var borte for godt.

— — —
På Kidlington flyplass i Oxfordshire, nesten hundre kilometer fra stedet der flyet crashet, ventet bakke- og radiomannskapene på at deres nye Oxfordmaskin, nr. MH 531, skulle komme. Den ble fløyet den fire timer og tyve minutter lange turen fra Prestwick i Skottland og hit av Transporttjenestens kvinnelige flyver Amy Johnson. Selv om været var stygt og siktbarheten dårlig var ingen redd for at ikke flyet skulle komme frem i god behold, for føreren var en av de mest erfarne og beste flyvere avdelingen hadde. Det fantes ikke muligheter for at hun kunne fly seg bort på den 530 kilometer lange turen.

Klokken nitten var flyet seks timer forsinket, og så kom radiomeldingen om at Oxford MH 531 var crashet ved munningen av Themsen. Begge de ombordværende var døde.

Staben på Kidlington ble meget forbauset. **Begge** de ombordværende var døde, var det blitt sagt. Men Amy Johnson fløy alene — og hvordan kunne hun da kommet 100 kilometer ut av kurs? Selv om hun hadde vært en grønn rekrutt som fløy for første gang, ville det vært uforståelig om hun hadde kommet så helt ute av kurs at hun falt ned i Themsen's munning, godt på vei mot det okkuperte Belgia og Frankrike. Hun måtte ha fløyet i nøyaktig motsatt retning av det hun skulle.

— Det må foreligge en feil her, sa vakthavende offiser på Kidlington til Flyministeriet. — Amy Johnson fløy

alene, det kan ikke ha vært noen annen person sammen med henne i flyet.

Men mennene på **Hazlemere** svor på at de hadde sett to personer i vannet. På en avstand av mellom tyve og tredve meter kunne de ikke ha sett så feil.

— Det må ha vært skipssekken hennes, påsto Kidlington.

— Vi vet da vel forskjellen på en kitbag og et menneske, svarte mennene på redningsbåten. — Dessuten så vi de to personene etter at vi hadde tatt ombord begge sjøsekkene.

Saken ble straks dysset ned. Utenlandske journalister som spurte om Amy Johnson var på vei ut av England med en uautorisert person ombord, fikk bare et kort og ubegrunnet nei til svar. Men kunne det være mulig at verdens mest berømte flyverske var kommet så fullstendig ut av kurs på en kort tur over områder hun kjente svært godt? Hvordan kunne hun crashe på et sted som lå 100 kilometer i stikk motsatt retning av stedet hun skulle fly til?

En modig kvinne.

Å si at Amy Johnson var den beste kvinnelige flyver i verden er ikke nok; ennå i dag — 16 år etter hennes død — er det millioner av mennesker som regner henne som en av de aller modigste kvinner verden har sett. Selv så mange år etter hennes død, er navnet Amy Johnson like kjent i Amerika, Syd-Afrika og Australia som i hennes hjemland England.

Flyvning regnes gjerne som en sport for de rike, men Amy Johnson kom ikke fra noen velstående familie. Atten år gammel arbeidet hun som skrivemaskindame hos en sakfører og

tjente 70 kroner uken. En uke før hun startet på sin berømte tur til Australia besøkte hun flere London-avisere og tilbød dem sin livshistorie for en pris av 700 kroner, men ingen av dem var interessert i historien om en ukjent skrivemaskindame som var gal nok til å tro at hun kunne fly fra London til Australia. En knapp måned senere overbød Londons dagsavis hverandre for hennes historie, og **Daily Mail** fikk den for 280000 kroner.

Amy Johnson ble født i Hull i Yorkshire i 1904, og hun var ikke mer enn 5—6 år da hun bestemte seg for å bli flyverske. En dag var hun på et tivoli, og der betalte hun fem kroner for en tur opp i et skranglete gammelt fly. Fra det øyeblikk var hun fast bestemt på at hun skulle bli flyverske. Foreldrene var like bestemte på at hun skulle bli lærerinne, og ga henne derfor utdanning som det. Amy dro til London, og mens hun arbeidet på sakførerkontoret fra 10 til 18, gikk hun inn i London Flyklubb, og fløy så ofte som hennes lave lønn tillot. Ved daggry møtte hun opp i flyklubben, og kom tilbake igjen om kvelden. Dessuten svømte hun mye, og bygde opp sin konstitusjon med hårde kroppsøvelser. Hun var ikke noen sterk, grovbygd kvinne, tvert i mot virket hun spe og litt anemisk.

Mens hun tok flyundervisning, lærte Amy seg også alt om motorer, og i januar 1930 tok hun flyministeriets sertifikat som bakkemannskap på motorer. Hun var den første kvinne som fikk dette sertifikatet. På den tiden hadde hun også tatt A-flysertifikatet, og den 10. januar ble det kjent at hun hadde tenkt å fly til Australia, alene og i et lite, lett fly. Ingen tok

henne alvorlig. Den 19 000 kilometer lange turen var meget farlig og vanskelig selv i de største flyene man hadde dengang. Mange sterke, erfarne flyvere som hadde prøvd seg, hadde bare såvidt overlevd forsøket, og hvordan kunne da en uerfaren kvinnelig flyver gjøre seg håp om å klare turen? Men Amy fortsatte sine forberedelser i stillhet, og uten å bry seg om hånsordene og alle advarslene som regnet ned over henne.

Amy Johnson hadde bare 79 timer i luften på den tiden, og hennes lengste solotur hadde vært fra Croydon til Hull. Den turen var 290 km lang, og gikk over kjente steder, slik at hun kunne finne frem ved å bruke elver og byer som landemerker.

Hun kjøpte en Gipsy Moth, malte den grønn og kalte den «Jason», kjøpte en ekstra propeller og fikk lagd seks ekstratanker. Det var alle forberedelser hun gjorde, så flyet hun brukte var en standardmodell.

Til Australia alene.

Ved daggry den 5. mai 1930 satte Amy Johnson seg opp i det åpne flyet sitt på Croydon flyplass. Vennene hennes, som var møtt frem for å ønske henne god tur, forsøkte til siste øyeblikk å få overtalt henne til å gi opp dette sinnssyke innfallet. Men Amy var ikke til å rokke, og klokken 7.30 taxet hun det lille flyet ned den våte startbanen.

Hennes første landingsplass var Wien. Ingen som hadde hørt om rekordforsøket hennes trodde hun ville nå frem dit, de fleste trodde ikke engang hun ville klare å krysse den engelske kanalen. Hun fløy i en åpen cockpit, og derfor måtte hun bruke

briller og flyvehjelm på hele turen. Det tok henne ti timer å nå frem til Wien. Hele London hørte forbauset nyheten om at første etappe var lykkelig passert. En uerfaren kvinnelig flyver hadde fløyet 1200 kilometer bare med kompass og et vanlig skolekart, uten radio og mange flyvetimene. Avisene begynte å konsentrere oppmerksomheten om henne.

Hun startet nesten straks på neste etappe, til Konstantinopel. Det tok henne 12 timer å fly de 1200 kilometerne, og hun nådde den tyrkiske byen etter planen, og langt foran den tidligere rekorden, som tilhørte Bert Hinkler. Like før solnedgang den tredje dagen kom hun sliten, men triumferende til Aleppo. Hun hadde fløyet 3 200 km på tre dager, og hadde vært i luften 27 timer.

Pessimistene i London, som ikke hadde trodd hun ville klare å krysse kanalen, måtte tenke om igjen. Den svakelig utseende piken i den spinkle maskinen hadde ikke bare nådd Aleppo, men var klar til å starte på turen over ørkenen til Bagdad. Denne 800 km lange etappen var meget farefull på grunn av at en sandstorm var i anmarsj, og hun kunne kanskje bli nødt til å nødlande i ørkenen.

Stormen møtte henne 300 km ute, og tvang henne til å fly lavere, helt til hun holdt på å komme ned i de høye sanddynene som hadde hopet seg opp over alt.

Hun forsøkte å gå helt opp i 2 500 meters høyde, men sanden føk enda tettere her enn lavere nede. Med ett begynte motoren å hoste, og heller enn å risikere å crashe fant hun en noenlunde flat slette og satte flyet

ned. Hjulene gravde seg straks ned i den løse sanden.

Hun pakket bagasjen sin rundt flyet for at ikke vindkastene skulle kaste det overende, og så krøp hun inn bak bagasjen for å komme vekk fra stormen. To timer etter ble det stille og klart igjen, men flyet var halvveis begravd av sand. På tross av at hun var helt utslitt, fant Amy en spade og gravde frem hjulene. Deretter begynte hun å jevne til en startplass.

Hun tok sjansen på at den improviserte runwayen var stor nok, og startet motoren. Flyet suste nedover den svake hellingen, og så var hun i luften igjen, på vei til Bagdad.

Bert Hinkler hadde brukt 15 og et halvt døgn til Australia, og det så ut til at rekorden hans var alvorlig truet da Amy Johnson kom til Bagdad den fjerde dagen etter starten. Enda hun hadde planlagt å gå ned i Basra 5. dag, fløy hun rett til Bunder Abbas. Den 10. mai gikk hun ned i Karachi. På seks dager hadde hun fløyet 8 000 km, og lå to dager foran Hinkler's rekord på turen London—Australia. I iveren hvilte ikke Amy så mye som hun skulle gjort, men drev seg selv nådeløst frem uten tanke på søvn. Da hun dro fra Karachi for å fly tvers over India, var det på tross av advarsler fra flyverne på stedet, som kunne se hun var helt utslitt. — Jeg skal for enhver pris slå Hinkler, sa hun idet hun klatret opp i flyet sitt.

På denne etappen hoppet hun over en landing, fordi hun trodde hun hadde bensin nok til å nå frem til Allahabad. Men hun hadde forregnet seg, og måtte nødlande etter å ha fløyet 1100 km. Hun måtte tilbringe natten

i Jhensi i Mellom-India, fordi det var umulig å få skaffet bensin før om morgenen. Men tidlig neste dag landet hun i Allahabad, og få timer etter var hun på vei til Calcutta. Hun presset all mulig fart ut av flyet sitt i et forsøk på å ta igjen tiden hun hadde tapt på nødlandingen, og etter åtte dager i luften nådde hun Calcutta. Amy lå fremdeles 48 timer foran Hinkler's rekord, og hadde fløyet 11 000 km.

Hun ble natten over i Calcutta, og ved daggry startet hun på turen til Rangoon, som lå bak store, ukjente skoger og fjell 1000 km unna. Over Yomas-fjellene, der Hinkler holdt på å miste livet da han satte sin rekord, kom Amy ut i storm. Den sterke vinden og tordenværet tvang henne til vekselvis å fly i 3 500 og 50 meters høyde.

Uværet gjorde at hun ikke fant flyplassen i Rangoon, og hun gikk i ste-



Amy Johnson i fullt utstyr før start.

det ned på et friareal ved Insein, 15 km nord for byen. Mens hun taxet bortover den bløte marken skar flyet ned i en grøft, og propelleren, en ving og understellet ble ødelagt. Skadene var så store at det tok to dager å få flyet i orden igjen, og først 16. mai gikk hun på ny opp, med Bangkok som neste mål. Normalt ville hun ikke brukt mer enn 4 timer på den 560 km lange turen, men hun kom inn i hardt uvær som forsinket henne tre timer.

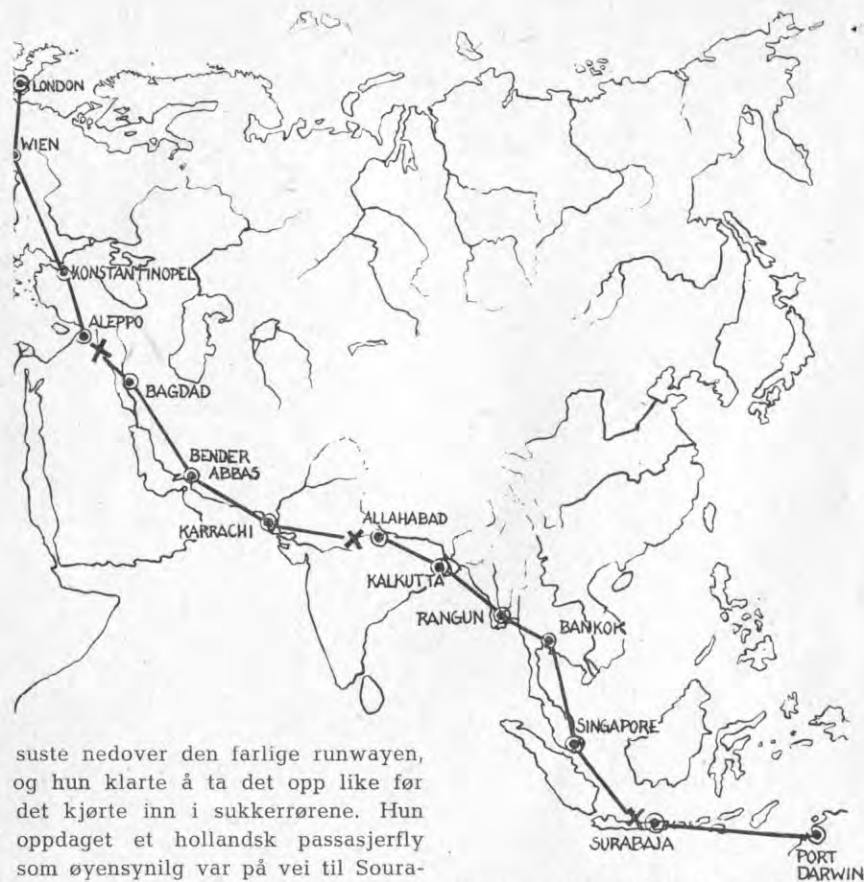
Neste etappe var til Singapore, men ennå hadde hun 4 000 km igjen, og inkludert i dem var turen over det fryktede Timor-havet.

Den femtende dagen dro hun fra Singapore, og i over ni timer fløy hun langs kysten av Java i et forgjeves forsøk på å finne frem til Sourabaya. Under henne lå den opprørte sjøen, og til høyre lå en jungel så tett at det ikke fantes muligheter for å nødlande om hun skulle bli tvunget til det.

Med ett begynte motoren å hoste, og det vesle flyet tapte høyde. Den stormpiskede vannflaten kom nærmere og nærmere, og Amy så seg desperat om etter en landingsplass. Til sin store glede oppdaget hun en sukkerplantasje.

Natten var i anmarsj da hun fant en liten åpen flekk på plantasjonen, og hun lot det stå til og satte flyet ned på bakken. Duken på vingene ble revet i småbiter, men hun klarte å redde livet. Villige hender hjalp henne med reparasjonene, og morgenen etter var Amy startklar igjen. Nå gjaldt det bare å finne en startplass som var lang nok.

Det beste hun fant var en 270 meter lang strekning med bløt jord. Flyet



suste nedover den farlige runwayen, og hun klarte å ta det opp like før det kjørte inn i sukkerrørene. Hun oppdaget et hollandsk passasjerfly som øyensynlig var på vei til Sourabaya, og ettersom hun ikke ante hvor byen lå, fulgte hun etter det.

Bare noen få timer etter var hun på vei mot Timor-havet og siste etappe på den lange turen. Etterat hun passerte over øen Sumbawa var det ingen som hørte eller så noe til henne på en natt og en dag. Hele verden ventet i spenning på nyheter om den uredde piken nå, og frykt for at hun skulle være omkommet over havet begynte å bre seg.

Amy brukte helt fra daggry til klokken tre om ettermiddagen på å

fly over den farlige havstrekningen. Da ble hun observert av et tankskip, som straks kjente igjen det grønmalte flyet, og sendte melding om hennes posisjon til Port Darwin. Den tyvende dagen etter starten, den 24. mai 1930, landet hun i Port Darwin i Australia. Hun hadde gjennomsnittlig fløyet 960 km om dagen. Hele England kokte av begeistring, og avisene skrev med kjempebokstaver: HUN ER DER! Alle forsto hvem de mente.

Kong George V sendte følgende

telegram til Amy Johnson: Dronningen og jeg er glade og takknemlige over å høre at frøken Johnson er kommet velberget frem til Australia, og vi gratulerer henne på det hjerteligste med dette modige og storartede kunststykke.

Nye bedrifter.

Men Amy's karriere var ennå bare ved sin spede begynnelse. I juli 1931 fløy hun sammen med S. C. Humphreys til Peking og derfra til Tokio på 10 dager, og hun fløy også alene fra London til Moskva. På den 2 800 km lange turen brukte hun 19 timer.

I 1932 giftet Amy seg med Jim Mollison, som året før hadde fløyet Australia—England på ny rekordtid, og som i 1932 fløy London—Cape Town på 4 dager 17 timer, og derved presset ned rekorden nesten en hel dag. En måned etter bryllupet fløy Mollison fra Portmarnock til New Brunswick på 30 timer 10 minutter. Det var verdens første solotur over Nord-Atlanteren fra øst til vest i et lett fly.

Amy siklet selv på turen London—Cape Town, og satte avsted alene. Hun slo ektemannen sin med ti og en halv time, og satte også ny rekord på hjemturen. På sine tre store flyferder hadde hun bevist at hun var en fremragende flyverske. Hun hadde aldri radio i flyet, men stolte bare på kart og kompass.

I juli 1933 fløy Amy og Jim over Atlanteren sammen fra øst til vest, og hun ble derved den første kvinne i verden som foretok denne turen. De brukte 39 timer i sin Dragon Moth Seafarer på turen fra Carmarthen til Connecticut.

I årene mellom 1934 og 39 fortsatte

Amy å fly, og da krigen brøt ut i 1939 meldte hun seg frivillig til tjeneste. Hun kom med i Transporttjenesten, hvis viktigste oppgaver besto av å levere nye fly til RAFs baser, og å frakte viktige personer rundt om i England.

Uforklarlig død.

I januar 1941 fikk Amy Johnson i oppdrag å fly en Oxford fra Prestwick i Skottland til Kidlington i Oxfordshire. Den maksimale flyvetiden var 4 timer 20 minutter, men Amy tok ombord nok bensin til syv timers flyvning. Som vanlig hadde hun ikke radio, og da hun gikk opp var det dårlig vær med lavt skydekke.

Det virket som om hun var nervøs og visste at noe ville hende. Hun tok med seg to skipssekker som bar hennes navn og nummer. Amy hadde fløyet den samme turen tidligere, og hun kjente både ruten og distansen. Hun kunne antagelig ha fløyet hele turen i blinde og gått ned på Kidlington i blinde, etter de opplysninger forfatteren har fått av personellet på Kidlington flyplass.

Et eller annet sted mellom Prestwick og Kidlington må hun ha gått ned, så mye er sikkert. Noen har påstått at hun gikk ned for å orientere seg i det dårlige været, men en slik forklaring er for usannsynlig. Hadde hun, som var så kjent, vært nødt til å nødlande for å finne ut hvor hun var, ville beskjed om det nådd enten Prestwick eller Kidlington, og hun ville fått ordre om å holde seg på bakken til været ble bedre. Dessuten var ikke været så forferdelig dårlig over innlandet.

Etter å ha gått opp igjen fløy Amy

sydøstover i stedet for sydvestover. At en kvinne med hennes erfaring i blindflyning skulle ta så feil av retter helt usannsynlig. Myndighetene har aldri gitt noen forklaring på hvorfor hun fløy i stikk motsatt retning av det hun skulle. De har stoppet alle undersøkelser i denne saken ved å nekte å svare på ett eneste spørsmål.

I 1954 engasjerte Amy's familie en advokat for å ta livet av ryktene om at hun var i ferd med å fly en fiendtlig agent ut av England da hun crashet. Disse ryktene var meget sterke, og ble understøttet av mange fakta. Etter to års undersøkelser var alt advokaten kunne gjøre å be offentligheten godta hans overbevisning om at Amy hadde vært alene i flyet. Han har ikke fortalt noe om hva hans undersøkelser har brakt for dagen.

Advokaten baserte sin påstand på to antagelser, nemlig på at ingen fiendtlige agenter var meldt savnet i England på det tidspunkt, og på at Amy var engelskfødt, og derfor loyal. Den første antagelsen er feilaktig. Bare to måneder før Amy crashet, falt en tysk Dornier ned like ved flyplassen der hun var stasjonert, og kapteinen hoppet ut i fallskjerm, men ble aldri funnet. Han landet imidlertid i god behold, for fallskjermen hans ble funnet. Flere andre tyske flyvere var også på frifot i England på den tid.

Forfatteren av denne artikkelen har

ikke til hensikt å erklære at Amy Johnson hadde en illegal passasjer ombord, hensikten er bare å servere leserne alle fakta. Mennene på **Hazlemere** så to personer i vannet. Den ene var Amy Johnson, hvem den andre var er aldri blitt funnet ut.

Da Amy Johnson døde tok hun med seg en av de største mysterier som hendte i 2. verdenskrig. Mysteriet kan ennå bli løst — kanskje løsningsen ligger innelåst i den britiske regjeringens hemmelige arkiver.

Hadde hun med seg en passasjer, eller kunne mennene på **Hazlemere** ha sett feil? Ved den rettslige undersøkelsen påsto de at de hadde sett nok en person i vannet, og nektet da det ble påstått at det var en av sekkene hennes de hadde sett og tatt for et menneske. Da de siste gang så de to flyverne, var nemlig begge sekkene allerede fisket opp og var ombord i patruljebåten.

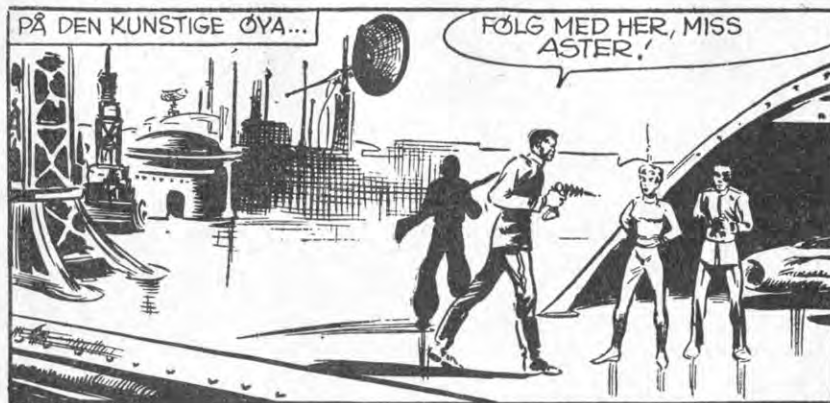
Hvem var den andre personen sjøfolkene så i vannet, og hvorfor var verdens mest berømte flyverske over 100 kilometer ute av kurs? Hvorfor fløy hun i retning av Europa, som bare lå en halv times flyvning fra stedet hun crashet, når hun skulle ha fløyet nøyaktig i den motsatte retningen? Det er bare Amy og hvem hun nå hadde med seg i flyet som kunne ha besvart disse spørsmålene, men de tok hemmeligheten med seg i sin våte grav.

«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 Huijfeldt, 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

Flora er blitt tvunget ned på øen «Strålen», etter at Raca har hoppet i havet for å redde de hemmelige «Galeor»-tabellene. Raca mister tabellene i vannet, men blir plukket opp av vennen Terno, som har fulgt etter i et annet fly



Fortsettes i neste nummer.