BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 10 (30)

75 øre

HELTEN FRA SHANGRI-LA

AV QUENTIN REYNOLDS

MÅNEDENS FLY - 27:

MIG-19 («Farmer»)

Ingen offisielle data foreligger. Følgende tall er antagelsesvise og er hentet fra bladet «Flight»:

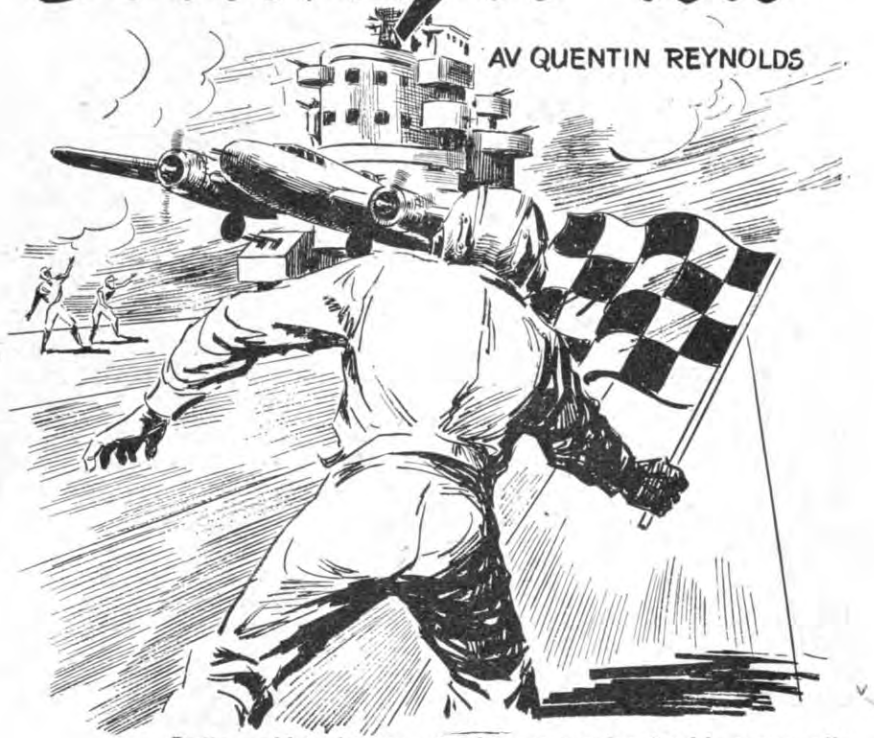
Motor: To 8 000 Hk. jetmotorer, montert side om side.
Toppfart: 1 775 km i timen.
Vekt: 9 tonn.
Vingespenn: 10,36 m.
Lengde: 13,71 m.

Andre opplysninger: MIG-19 er en videreutvikling av MIG-15 og MIG-17, konstruert av Mikoyan og Guryevich. (MIG-15 kom først i tjeneste i 1949 og ble brukt mot amerikanerne i Korea i 1950, hvor den var F-86 Sabre overlegen til å begynne med. MIG-17 er en forbedring av MIG-15, som ble tatt i bruk i 1953 og som produseres ennå. Den bryter lydmuren i stup.) — MIG-19 er revolusjonerende, først fordi det har latt seg gjøre å montere to så kraftige motorer side om side i en jager. Vingene er tilbakestrøkne med 60° og snuten er forlenget. Prototypen fløy i 1953. — MIG-19, som sannsynligvis er Amerikas F-100 overlegen, blir etterfulgt av en MIG-21 «Super Farmer», som allerede er i luften. Den skal være større, ha en enkelt meget kraftig jetmotor (muligens med rakettmotor i tillegg), og skal kunne nå minst Mach 1. 8.

Nr. 10 (30) LUFTENS HELTER Okt. 1957

HELTEN FRA Shangri-La

AV QUENTIN REYNOLDS



Dette er historien om et tokt som verden trodde var umulig — det første bombeangrepet på Tokio.

Søndag den 7. desember 1941 angrep japanske fly uten varsel den amerikanske flåtebasen Pearl Harbor på Hawaii. Angrepet fikk nærmest katastrofale følger for amerikanerne. Mesteparten av deres Stillehavsflåte ble ødelagt, og flyene de hadde på øen ble bombet i småbiter mens de sto på bakken. Japanerne fortsatte med å angripe

USA's ø-områder i Stillehavet, og takket være sin materielle overlegenhet erobret de ø etter ø. Disse seirene overbeviste det japanske folket om at krigsstyrkene deres var uovervinnelige, og de trodde at kjempelandet på den andre siden av havet snart ville overgi seg. De japanske militærsjefene skrøt av at de skulle fortsette til de nådde Amerika's vestkyst, og derfra skulle de marsjere østover og diktere betingelser for overgivelse i Det hvite hus!

Hele den amerikanske kjempeindustrien gikk over fra freds- til krigsproduksjon. Våpen og ammunisjon, tanks og fly begynte å rulle ut fra fabrikkene, og produksjonen økte fra dag til dag. Men alt tar sin tid, og mens maskinene gikk for fullt, fortsatte japanerne sin fremgang. Ledende menn i USA så med bekymring på utviklingen, enda de godt visste at i det lange løp måtte Amerika trekke det lengste strå. Men nettopp i dette øyeblikk, mens situasjonen var mest mørk, trengte de noe som kunne styrke moralen i folket og styrke tilliten til styremaktene.

Dette er historien om den aksjonen som fikk det amerikanske folk til å gjenvinne troen på seier, historien om en håndfull menn og deres spill med døden.

I.
PLANEN

Vixen hadde engang vært en tysk yacht, men nå i 1942 var den flaggskipet til admiral Ernest King. Om kvelden den 10. januar satt admiralen i sitt arbeidsværelse og grublet over den katastrofale utviklingen krigen mot Japan hadde fått. Et eller annet måtte gjøres for å høyne moralen i folket, men King visste ikke hva det skulle være.

Det banket med ett på døren, og kaptein Francis Low kom inn. Den unge kapteinen hadde lekt med en fantastisk plan, og hadde nølt lenge, før han endelig hadde bestemt seg for å forelegge den for stabssjsfen sin.

— Nå, Low, sa admiral King, hva er det De vil?

— Som De vet, sir, har jeg vært på skipsverftet i Norfolk, sa Low. — Min oppgave var å se hvordan det gikk med byggingen av hangarskipet Hornet. På flyplassen der borte har de merket av en startstripe omtrent like lang som dekket på et hangarskip, og flyverne trener på å gå opp hele tiden.

— Ja, selvfølgelig. Det er da rutinemessig trening for flyvere som skal operere fra hangarskip, sa King. Han var litt forbauset, for Low pleide ikke legge slik vekt på selvfølgeligheter.

— Hvis Hærens flyvåpen hadde et fly som kunne ta av på en så liten startbane, altså et fly som kunne ta en bombelast — hvorfor kunne vi ikke plasere noen av dem på et hangarskip og bombe selve det japanske innlandet? Kaptein Low var blitt ivrig i stemmen nå. — Kan hende de kunne bombe selveste Tokio! Det ville ha stor betydning for moralen i vårt eget folk, og det ville bety et alvorlig slag mot japanernes stolthet.

Admiral King lente seg tilbake i stolen sin og så på den unge kapteinen i taushet. Low ventet et kort avslag, og nå syntes han selv at planen hørtes helt vanvittig ut. King rettet seg med ett opp. — Low, sa han tankefullt, — jeg tror De har fått en virkelig god idé. Diskuter den med Duncan og be ham rapportere til meg etterpå!

Kaptein Donald Duncan var tjenestgjørende flyoffiser ved admiral King's stab. Low snakket med ham tidlig neste morgen.

— Hvordan ville du like å være med på å planlegge et bomberaid på Tokio? spurte han.

Duncan så forbauset opp, og smilte så skjevt.

— Jo, det kunne vært stor stas det! Hangarskipene våre har bombefly med en rekkevidde på omtrent 1000 km. Det eneste vi hadde å gjøre var å seile inn på havna i Tokio, og . . .

— Jeg snakker ikke om marinens fly, avbrøt Low ham. — Jeg tenker på fly fra hæren som har lang rekkevidde og virkelig kan ta en skikkelig bombelast. Jeg vet ikke hvilken flytype som måtte brukes; jeg er spesialist på undervannsbåter. Men jeg kunne tenke meg en middels tung bomber. La oss anta hæren har et slikt fly med en rekkevidde på f.eks. 3000 km. Hvor mange kunne fraktes på et hangarskip? Hvor nær Japan måtte det gå? Hvor stor styrke behøvde man?

— Selv om et slikt fly kunne ta av fra et hangarskip, ville det ikke kunne lande på det igjen, sa Duncan tankefullt. — Men når de vendte tilbake kunne de hoppe i sjøen ved siden av, og vi kunne plukke opp mannskapene . . . Duncan begynte å bli grepet av idéen han også. — Har du snakket med sjefen om dette?

— Ja. Hvis du tror det er muligheter for at idéen kan gjennomføres, så planlegg den og vis planen til admiralen.

Kaptein Duncan låste seg inne i kontoret sitt og begynte å utarbeide en detaljert plan for aksjonen. Det eneste flyet han kunne tenke seg til jobben var den middelstunge bomberen B-25. Det viktigste i den eventuelle aksjonen ville bli overraskelsesmomentet, det var han sikker på. Om bare det mest løse rykte om raidet nådde den japanske etterretningstjenesten, ville hele aksjonsstyrken bli utslettet.

Duncan foreslo at Hornet, som snart skulle dra ut i Stillehavet likevel, skulle bli moderskip. Som beskyttelse skulle hangarskipet ha kryssere, destroyere og tankskip. Duncan foreslo at en gruppe B-25 flyvere skulle trenes opp av hangarskip-personell, at flyene måtte gjøres lettere og bli forandret så det ble plass til ekstra bensintanker på grunn av den utvidede rekkevidden som var nødvendig. Dag og natt satt Duncan og arbeidet med planen sin, og fem dager etter at Low hadde oppsøkt ham la Duncan sin femti sider lange plan på admiral Kings bord.

King leste planen nøyaktig gjennom, og nikket anerkjennende. Dagen etter oppsøkte han general Henry Arnold, sjefen for flyvåpnet. Generalen lyttet interessert mens admiralen snakket, og planen som

ble lagt frem tiltalte umiddelbart den intelligente fly-sjefen.

— Dette høres bra ut, admiral, sa han. I ukevis var general Arnold blitt oppfordret av president Roosevelt til å la japanerne få smake litt av sin egen krig, og han visste at presidenten ville like denne planen. Men kunne en B-25 ta av fra et hangarskip? Admiral King foreslo at Arnold skulle sende noen fly til Norfolk og la kaptein Duncan foreta noen prøver med dem. Arnold grep øyeblikkelig telefonen . . .

King, Arnold, Low og Duncan var foreløpig de eneste som visste noe om den foreslåtte aksjonen, og King og Arnold ble enige om å fortelle hemmeligheten til nok en mann — nemlig presidenten. Roosevelt ble svært begeistret, og ga dem frie hender.

Innen 24 timer var gått sto kaptein Duncan og fortalte tre forvirrede flyvere at flyvåpnet ønsket å prøve startegenskapene til B-25. Til sin forundring fant flyverne ut at bomberen kunne ta av på 150 meter når alt overflydig utstyr var fjernet og den bare var lett lastet. Deretter beordret Duncan Hornet til sjøs for prøvetur. Med en B-25 ombord dro hangarskipet ut, og Duncan ga flyveren ordre om å gå opp. Til alles forbauselse — unntatt Duncans — klarte han det virkelig.

II.
LEDEREN

Imens skjedd det noe i Washington også. General Arnold tenkte nøye over hvem han skulle velge til å organisere denne aksjonen. Mannen måtte selvfølgelig være en erfaren flyver, men han måtte være flyingeniør også, for selv om B-25 ble valgt, var det opplagt at det måtte gjøres mange forandringer på flyet. Arnold hadde hele flyvåpnet å velge av — og han sendte bud på oberstløytnant James Harold Doolittle.

— Jim, sa generalen da den vesle flyveren satt foran ham, tror du vi har et fly som kan gå opp på 150 meter, ta en bombelast på 1000 kilo, og fly 3000 kilometer?

— Gå opp på 150 meter? sa Doolittle forundret. Hva i all verden var det «Hap» tenkte på nå? Selvfølgelig gikk hangarskip-flyene opp på 150 meter, men . . . Doolittle smilte, og kjente et forventningsfullt støt gå gjennom kroppen sin. — Kunne Arnold virkelig mene . . . han måtte tenke på et fly som skulle lette fra et hangarskip!

— Gi meg et par dager, så skal du få en utredning fra meg, sa oberstløytnanten nonsjalant. Han trodde han visste hva saken gjaldt, men så lenge Arnold ikke sa noe mer, spurte han ikke. De var riktignok gamle venner, men «Hap» hadde stjerner på skuldrene, og når du er oberstløytnant spør du ikke en mann med stjerner om for mye, om han aldri så mye er en venn av deg.

— Vær så rask du kan, Jimmy, sa Arnold, — og husk — dette blir mellom oss!

Doolittle forsvant. Han gikk inn på hotellværelset sitt og begynte å tenke. Hvilken flytype kunne brukes? I tankene tok han frem fly etter fly, undersøkte dem og forkastet dem. Til slutt ble han stående ved B-25. Han kjente dette flyet ut og inn. Om en lastet det med 1000 kg, ville det trenge en startbane på minst 370 meter. Men kanskje en kunne gjøre B-25'en lettere? Doolittle fant frem blyant og papir og begynte å ta fra hverandre flyet . . .

Han kom til samme resultat som Duncan hadde gjort: det var bare B-25 som kunne gjøres om slik at den ville greie denne jobben. Han leverte sin rapport til general Arnold, som ba ham sette seg i forbindelse med Duncan og gå over hele planen med ham.

— Du må utarbeide de forandringene som skal gjøres på flyet og trene opp mannskapene, sa Arnold. — Duncan skal samordne planene for hele aksjonen. Han vil gi deg beskjed når alt er i orden, og hvor du kan laste ombord flyene.

Doolittle og Duncan møttes neste morgen. De hadde kjent hverandre fra flyvningens første tid, og var på bølgelengde. Doolittle leste med begeistring Duncan's foreløpige plan.

— Jeg skal reise til Pearl Harbor i dag, sa Duncan. — Der skal jeg vise planen til admiralene Nimitz og Halsey. Om Nimitz velger Halsey til å lede operasjonsstyrken — hva jeg tror — vil han sikkert snakke med deg. Kanskje du kunne møte ham et eller annet sted på vestkysten?

— Du får arrangere møtet, sa Doolittle.

Samme ettermiddag reiste Duncan til Pearl Harbor, mens Doolittle satte kursen for Wright flyplass. Han tok med seg løytnant Clare Bunch, en av de fremste flyingeniørene i landet. Personellet på flyplassen hadde fått ordre om å gi Doolittle all den assistanse han måtte be om. De ble svært forundret over alle de rare tingene han og Bunch gjorde med en B-25 i dagene som fulgte. De to flyingeniørene arbeidet natt og dag på å finne muligheter til å gjøre flyet lettere. Det var kjent for å ha gode take-offegenskaper, og forandringene de to gjorde med det gjorde dem enda bedre. Etter en uke var Doolittle fornøyd. Nå trodde han flyet var blitt lett nok til å klare sin oppgave. Da han hadde tatt det opp fra flyplassen på 150 meter med full last, var han overbevist. Han skyndte seg tilbake til Washington og avla rapport for general Arnold.

III.
MANNSKAPENE

Arnold ga ham 17. bombegruppe og 89. rekognoseringsskvadron, som var spesialutdannet på B-25. Begge avdelingene var nettopp forflyttet til Columbia flyplass i South Carolina. I ett år hadde mannskapene i 17. gruppe vært oppsatt med B-25, som den første enhet i landet. Karene var lei av treningen og ville gjerne gå til aksjon mot japanerne. De visste ikke hvor snart de skulle få sjansen til det.

Sent en ettermiddag i februar 1942 sto et par av flyverne i gruppen på flyplassen og pratet da en B-25 kom inn for landing. Alle avdelingens maskiner sto på bakken,

så dette måtte være en fremmed. De så likegyldig på mens flyveren kom inn over stripa, men ble interesserte da de så den perfekte landingen.

Major Hilger, sjefen for 89. skvadron, snudde seg mot løytnant Greening.

— Pokker, så du den landingen! Med all den treninger vi har på B-25 er det ingen av oss som kan lande så fint.

Greening nikket.

— Det er sant. Hvem kan dette være?

B-25'en taxet elegant bort til kontrolltårnet, stoppet, og en mann i oberstløytnants uniform kom ut av den.

— Å, for pokker, sa Greening, — Det er Doolittle!

Også neste dag kom en ny B-25 til Columbia. Løytnant Greening var svært nysgjerrig når det gjaldt B-25, og derfor krabbet han inn i bomberommet på denne maskinen. Til sin forbauselse så han at en merkelig utseende gummibeholder var trukket over bombekuppelen.

— Hva i all verden er det der for noe? spurte han sin overordnede, major Hilger, som var enda mer nysgjerrig enn ham selv, og derfor for lengst hadde begynt å undersøke flyet.

— Det er en ekstra bensinbeholder, sa Hilger, — det er Doolittle som har konstruert den.

Landets beste B-25 mannskaper var her på Columbia flyplass. Nå Doolittle var kommet hit, forsto karene at noe stort var på trappene. De fleste tippet at de ville bli beordret til å lete opp tyske u-båter utenfor østkysten.

Doolittle innkalte til en konferanse med sjefen for 17. gruppe, oberstløytnant Mills, og skvadronlederne, York, Hilger, Rutherford og Baumeister. Han fortalte dem at han skulle lede dem i et «interessant, men farlig oppdrag». Han fortalte at de måtte ha med maksimal bombelast, og at flyene måtte gå opp på 150 meter. Det hørtes forbausede utrop i salen da han sa det.

— Det er alt jeg kan si dere nå, fortsatte Doolittle. — Dette er et frivillig oppdrag, og karene kan melde seg eller la være. Vi vil bli borte i omtrent seks uker, det er alt dere kan fortelle mannskapene!

Oberstløytnant Mills ba om frivillige dagen etter. Hver eneste flyver meldte seg. De visste ikke hva oppdraget gikk ut på, og de brydde seg ikke så mye om det. De visste at aksjonen ville bli ledet av en av verdens beste flyvere, som hadde glemt mer om flyvning enn noen av dem ville lære, og det holdt lenge for dem. I løpet av en uke var mannskapene plukket ut, og de fikk ordre om å fly til Eglin flyplass i Florida. Her ble alle kalt inn til Doolittle. 140 flyvere, navigatører og radiotelegrafister presset seg inn i det vesle rommet — Dere er kommet hit for å få spesialtrening, begynte den vesle oberstløytnanten. — Den aksjonen dere har meldt dere frivillig til vil bli det farligste noen av dere noen gang har prøvd. Alle som ønsker det, kan trekke seg nå. Det har ingen hensikt å trene opp folk som bakker ut senere.

Han tidde, men ingen sa noe. Det var i grunnen vanskelig å tenke seg virkelig fare her i det fredelige rommet med den varme solen som tittet inn av vinduene. Mange av karene trodde Doolittle overdrev farene ved det ukjente toktet, og først etterat de hadde lært ham bedre å kjenne skjønte de at han aldri overdrev.

— Kan De fortelle oss mer om oppdraget, sir? spurte en flyver.

— Det er fint lite, sa Doolittle og smilte. — Men når vi har begynt treningen vil dere skjønne sånn omtrent hva det dreier seg om. Hvis noen av dere skulle gjette hva vi skal gjøre, så hold det for dere selv. Prat ikke om det med hverandre, ikke med kona heller. Flere liv enn våre vil være avhengig av at planene våre er fullstendig hemmelige! Well, det første dere skal gjøre er å lære hvor alle nødflyplassene i nabolaget ligger, og så skal dere begynne med å trene på å gå opp så raskt som mulig.

— Jeg har lagt merke til, sa løytnant Greening, — at det er avmerket en 150 meter lang startbane på runwayen her ute.

— Det stemmer, sa Doolittle. — Det er nettopp det jeg mener med en rask take-off. Etter en ukes trening skulle dere klare å gå opp på 150 meter!

— Hva gjør Dem så sikker på det? spurte en annen flyver.

— Jeg har gjort det selv! sa Doolittle rolig. Det la seg en forbløffet taushet over forsamlingen. Om en hvilken som helst skrivebordsgeneral hadde fortalt disse erfarne flyverne at en B-25 kunne gå opp fra en 150 meter lang startbane, ville de bare ha ledd av ham. Men dette var Doolittle. Det var aldri noen som lo av Doolittle. Hver eneste mann i rommet kjente ham og hans bedrifter. De visste han hadde vært en av verdens beste luftakrobater. De visste han hadde foretatt verdens første utvendige loop og verdens første blindflyvning. De visste han hadde vært førstemann til å fly tvers over det amerikanske kontinentet, og at han hadde vunnet Schneider Cup. Når Doolittle sa det gikk, så gikk det. De stolte på det. Trening var alt som skulle til.

IV.
FORBEREDELSENE

De begynte å trene på raske take-offs dagen etter. Doolittle presenterte dem for en mann i marineuniform, løytnant Miller. Han var spesialist på flyvning fra hangarskip, og fortalte dem hvordan flyverne tok av fra det.

— Ha flapsene nede og skuff på køl, sa han rolig.

De 24 mannskapene begynte treningen. Startbanen ble kortere og kortere, arbeidstiden lengre og lengre. De begynte klokken 7 om morgenen og holdt på til 8 om kvelden.

Doolittle sendte bud på eksperter som sjekket alle instrumentene på flyene. Forgasser-eksperten sa til Doolittle at det ikke var nødvendig å kontrollere forgasserne. De var førsteklasses produkter som ikke trengte kontroll ofte, og eksperten holdt et lengre foredrag om hvor gode forgasserne var.

Doolittle ble rødere og rødere i hodet.

— Hva i helvete er De? eksploderte han med ett. — En selger? Er De selger, så kom Dem ut herfra! Vi trenger ingen nye forgassere. Men hvis De er en ekspert, så kontroller de vi har, og det skal skje i løpet av 24 timer!

Andre sivile eksperter kom for å montere anti-isingsanleggene. Det ville ta to uker for hvert fly, sa de. Doolittle eksploderte på ny.

— Jeg gir dere to uker i alt, sa han. — Da skal anlegget være i orden på alle flyene!

Ekspertene var ikke vant til å bli snakket til på en slik måte, men de hadde ikke annet å gjøre enn å finne seg i det. Doolitle var som en maskin. Han drev seg selv like hardt som han drev alle andre. For ham skulle alt være perfekt. Samtlige fly måtte være så perfekte som menneskelige hender kunne gjøre dem. Når et fly landet, kom Doolittle bort til flyveren.

— Hvordan er flyet ditt? sa han.

— Ganske bra, sir, sa flyveren og var fornøyd med maskinen sin.

— La meg prøve det! Doolittle tok flyet opp, og prøvde det på alle måter. En time etter var han tilbake — med en lang liste over mindre feil som bakkemannskapene måtte fikse på.

— Ganske bra er ikke bra nok for oss! sa han til flyveren. — Den jobben vi skal utføre krever at alle fly er i førsteklasses stand.

Doolittle gikk nesten i fast rute mellom Eglin og Washington. Det var mange problemer han måtte ta opp med general Arnold, og han mente sikkerhetsmessige grunner forbød å diskutere dem over telefonen. Til slutt kunne han fortelle Arnold at flyverne var klar og at flyene også ville være det når de hadde fått en siste sjekk.

På en av turene sine til Washington fløy Doolittle med kaptein Stinzi's fly. Mannskapet besto av løytnant Cole, 2. flyver, navigatøren løytnant Potter, sersjant Braemer, bombarder, og skytteren sersjant Leonard. Kapteinen ble syk, og da Doolittle likte mannskapet på dette flyet, tok han det selv over.

På dette tidspunkt hadde Doolittle ved å fjerne ting som bombesikter, kanonkupler og radioen som forbandt mannskapene med hverandre, minsket vekten på flyet med 550 kilo. Både han og alle flyverne var nå overbevist om at B-25'en kunne ta av fra et hangarskip med full bombelast. Til å begynne med hadde det vært meningen at flyene etter å ha bombet Tokio skulle vende tilbake til skipet og lande i sjøen ved siden av det. Doolittle og Arnold fant imidlertid ut at dette var en unødig risk, både for flyverne og marinefolkene i konvoyen. Japanske fly ville jo bare kunne følge bomberne tilbake til hangarskipet, og så bombe det. Det var klart at så snart B-25'ene var gått opp fra skipet, måtte de fjerne seg fra området så raskt som mulig. Arnold, Duncan og Doolittle ble enige om at flyene etter bombingen skulle lande på flyplasser i China.

Arnold fortalte at admiral Halsey var på vei hjem fra Pearl for å diskutere aksjonen med Doolittle. Han foreslo at flyveren skulle møte ham i San Francisco. Doolittle fløy ut, og i hotellet hans lå en beskjed fra admiralen. «Møt meg klokken 19 på . . . restaurant», sto det bare. Doolittle måtte smile av dette. Konferansen måtte holdes i all hemmelighet, og admiral Halsey var ikke en mann som fulgte gjengse regler for slikt. I en restaurant kan folk snakke like uforstyrret som noe annet sted.

Halsey hilste Doolittle med et bredt smil.

— Sitt ned, sa han, og la oss begynne med å ta en drink!

De drakk, og bestilte middag. Båsene på begge sider av dem var tomme, og da kaffen kom på bordet kom de til saken. Men på dette tidspunkt var de allerede blitt dus.

— Arnold fortalte at marinen skal ha kommandoen over aksjonen helt til vi går opp fra hangarskipet, sa Doolittle, — og jeg vil du skal vite at både gutta og jeg med glede vil motta våre ordrer fra deg!

— Vi har bestemt oss for å gå ut med en liten flåte bestående av to hangarskip, Enterprise og Hornet, sa Halsey. — I tillegg tar vi med to tunge kryssere, to lette kryssere, åtte destroyere og to tankskip. Dere skal være på Hornet, og B-25'ene dine kommer til å ta hele plassen på flydekket. Hvis vi blir angrepet av japanske bombere, vil ikke skipets jagerfly kunne gå opp før du har fått unna maskinene dine.

— Hvis vi blir angrepet, antar jeg vi blir nødt til å skyve flyene våre overbord?

— Ikke nødvendigvis, sa Halsey. — Hvis vi blir angrepet før vi når japanske farvann, vil du antagelig kunne fly til Hawaii. Men hvis angrepet kommer plutselig, uten at radaren varsler oss, må du skyve dem overbord. Når vi kommer i nærheten av Japan, vil du ikke ha bensin nok til å fly til Hawaii om vi blir angrepet. Da har du bare to muligheter. La oss anta vi er 2 500 km utenfor Japan og blir angrepet. Da kan du enten skyve flyene over bord, eller ta av, forsøke å nå frem til målet — og deretter håpe på det beste!

— Da ville vi ha igjen drivstoff til omtrent 500 km, sa Doolittle langsomt. — Jeg ville ta den siste muligheten, tror jeg. Etter å ha bombet Tokio kunne vi gå ned i China-havet. Vi har gummiflåter i flyet, og vi kunne muligens bli plukket opp av en av u-båtene våre, eller også klare å ro inn til kysten.

— Godt, sa Halsey, — men la oss anta vi ikke blir angrepet. Da håper vi å kunne bringe deg ca. 650 km fra kysten. Er det langt nok?

— Perfekt! smilte Doolittle. — Bring oss så nær, og vi har bensin nok til å fly til China etterat angrepet er fullført.

— Well, da er vi enige, sa Halsey. — Hva sier du om en liten drink til før vi gir oss?

Mens de to offiserene satt og pratet, var Hornet på vei til San Francisco. Selv på dette tidspunkt var det bare syv mann — King, Low, Duncan, Arnold, Doolittle, Nimitz og Halsey — som kjente alle detaljer ved slagplanen. Selv

ikke president Roosevelt var helt informert. På Eglin var treningen ferdig, og hver eneste flyver hadde kvalifisert seg. Alle hadde tatt av på 150 meter, ikke bare én, men mange ganger — ja, løytnant Don Smith hadde til og med en gang klart seg med 87½ meter!

Doolittle fortalte general Arnold at han var helt fornøyd både med første- og annenflyverne.

— Du har utsatt disse flyene for sterke påkjenninger der nede på Eglin, sa Arnold, — hva slags overhaling ønsker du på dem før dere drar av gårde?

— Jeg vil hå nye propellere, sa Doolittle. — De er alle mer eller mindre slitte. Jeg satte en ny prop på et fly, og det økte farten med flere kilometer i timen.

— All right, ta med flyene til McClelland flyplass ved Sacramento, sa Arnold. — Der får du nye propellere og alt annet du trenger. Jeg skal sende med deg et brev som gir deg ubegrenset myndighet på McClelland!

Doolittle vendte tilbake til Eglin for å foreta de siste forberedelser der. Han hadde med seg alle planene for toktet, karter, draft og mål-data. Nå var alle ekstra bensintanker kommet på plass i flyene også. Hver B-25 hadde 3000 liter i hovedtanken i vingen, 1000 liter i bomberomstanken, og 1000 liter i ekstratankene av gummi som var montert i kanonkuppelen og over bomberommet. Derved hadde de i alt 5000 liter bensin ombord.

Duncan var fremdeles i Pearl Harbor og arbeidet med det kompliserte problem å samordne hele aksjonen. Skipene som skulle eskortere Hornet måtte gå til møtestedet enkeltvis og meget forsiktig, for japanerne var svært gode til å oppdage større enheter som opererte sammen. Til slutt hadde Duncan fått orden på alt sammen, og han sendte et budskap til kaptein Low. Hadde det falt i hendene på japanske kodeeksperter, ville det sikkert satt dem grå hår i hodet. Budskapet besto nemlig bare av: «Be Jimmy sette seg på hesten sin!»

Low ga Arnold beskjed om telegrammet, og han sendte bud ned til Eglin flyplass. Doolittle skjønte godt hva budskapet betydde. Det fortalte at alt var i orden, og at han skulle dra til McClelland flyplass i California med mannskapene sine.

Da Doolittle kom til McClelland traff han folk som ikke forsto det hastverket han og hans menn var besatt av. De kjempet en papirkrig, og begynte å sjekke motorer og instrumenter i sitt vanlige bedagelige tempo. Doolittle så på dem i to dager, så eksploderte han. Han grep telefonen og ringte til general Arnold. — Det går for sakte her, sa han kort, og redegjorde for saken.

— Jeg ga deg et brev, sa generalen. — Bruk det!

Brevet Doolittle hadde fått var ganske kort. «Innehaveren av dette brev har første prioritet i flyvåpnet,» sto det bare. Men det ga faktisk oberstløytnanten mer myndighet enn noen annen offiser i flyvåpnet. Det betydde at han kunne rekvirere fly, mannskaper og utstyr — alt han ønsket. For Arnold hadde absolutt myndighet som øverstkommanderende for flystyrkene, og hans ord var lov.

Da Doolittle hadde vist frem brevet, gikk arbeidet litt fortere, men fremdeles ergret han seg endel over tempoet. Teknikere på flyplassen var nysgjerrige, og spurte ut flyverne om hvorfor disse B-25'ene var så ombygd. «Pass dine egne saker,» var alt de fikk til svar. Flyverne var alle i topptrim etter den harde treningen de hadde fått, og ergerlige på disse teknikerne som holdt sitt jevne tempo. Noen av karene trodde de visste hva aksjonen gikk ut på, andre trodde det var et selvmordstokt, og hadde allerede avskrevet alle sjanser på å komme levende ut av det.

Doolittle hadde kokt sammen en historie de kunne fortelle til familiene sine. De skulle levere noen fly ifølge Lend-Lease avtalen, og på veien til den ikke navngitte allierte kunne det muligens bli sjanser til å bombe fiendtlig territorium. Denne historien var god nok til å stoppe spørrelysten hos familiene deres.

Hornet ankom til San Diego, og Duncan fløy dit for å fortelle kapteinen, Marc Mitscher, hva han skulle ut på. Nå visste Duncan når Hornet skulle legge ut, og på hvilken tid og lengde og bredde eskorten skulle møte hangarskipet. Han ba Mitscher dra til Alameda marinestasjon utenfor San Francisco for å ta ombord Doolittle og karene hans. Han hadde planlagt hvordan B-25'ene skulle plaseres på dekket. Vanlige fly på hangarskip har jo sammenleggbare vinger, mens B-25'ene måtte bindes fast på dekket. Duncan hadde også ordnet det slik at ekstrabensinen Doolittle skulle ha med ble tatt ombord.

Doolittle og karene hans var glade for at de skulle bort fra McClelland. Like før de skulle ta av, kom sjefen for teknikerne med en lang rapport som han ba Doolittle fylle ut. Den skulle til minste detalj fortelle hva som var blitt gjort med B-25'ene, og til slutt skulle han føre på hva han mente om arbeidet som var utført.

Doolittle grep papiret, tok opp en blyant, og skrev et eneste ord tvers over arket: Elendig!

— Dette går ikke, oberst, sa den forferdede offiseren. — De må gi oss en fullstendig rapport.

— Det har jeg ikke tid til, sa Doolittle kort.

— I så fall lar jeg Dem ikke gå opp! sa offiseren.

Doolittle vendte ryggen til ham, og gikk bort til flyet sitt. Han satte seg inn, startet motorene og taxet ut på stripen. Rasende snudde offiseren seg til Hilger, som sto ved siden av ham og flirte bredt.

— Jeg kan si Dem en ting, hveste teknikeren, — og det er at denne sjefen Deres snart skal få vite hva trøbbel er!

— Ja, det er sikkert, sa Hilger langsomt. — Det er sikkert!

Doolittle gikk opp først. Han sveivet flyet sitt rundt, og dundret over plassen i 500 kilometers fart, og hver eneste av flyverne hans gjorde det samme. Det var mot alle regler, for å fly lavt over en flyplass er farlig for bakkepersonellet, men på denne måten ville Doolittle

vise hva han mente om dem og offiserene deres. Så satte de kursen mot San Francisco.

Etter lange konferanser med kaptein Mitscher hadde Doolittle besluttet seg til å ta seksten fly på dekket — det var alt det var plass til. Hornet gikk ut fra San Francisco 1. april 1942 — mindre enn tre måneder etter den dagen da kaptein Low hadde fortalt admiral King om sin «fantastiske» plan.

Like før de dro fikk Doolittle en telefon fra Washington. Det var selveste George Marshall, sjefen for forsvaret, som ringte. — La meg få ønske Dem alt hell, sa Marshall. — Våre hjerter og våre bønner vil følge dere. Farvel, ha hell — og kom vel tilbake!

— Takk . . . takk, var alt Doolittle kunne svare.

V.
MOT MÅLET

24 timer etterat Hornet forlot San Francisco samlet Doolittle karene sine for endelig å fortelle dem hva oppdraget gikk ut på. Til nå hadde nemlig bare åtte mann kjent alle detaljer ved operasjonen, på tross av at minst ti tusen på en eller annen måte hadde deltatt i forberedelsene. Høye offiserer fra flyvåpen og marine, personell på Wright, Eglin og Sacramento-flyplassene og alle mannskapene på eskortefartøyene — alle hadde gjort sitt for at toktet skulle kunne gjennomføres. Nå var tiden inne til at flyverne skulle få vite hvordan de skulle risikere livet.

Doolittle så fornøyd på karene som satt foran ham. De kunne få denne middelstunge bomberen til å utrette ting konstruktøren aldri hadde drømt om. Hver eneste mann hadde vist sin dyktighet under treningen på Eglin. Det var en førsteklasses gjeng karer, en enhet av de sjeldne.

— Well, sa Doolittle, — her er målene våre: Vi skal bombe Tokio, Yokohama, Osaka, Kobe og Nagoya! Marinen skal frakte oss så nær kysten som den kan, og så skal vi ta av fra flydekket. Det blir ikke så lett, men det skal gå. Etterat vi har bombet målene, skal vi lande på små kinesiske flyplasser ved sjøen og etterfylle bensin. De venter på oss der. Deretter skal vi fly til Chungking. Noen spørsmål?

Det var ingen, og han fortsatte med å fortelle at etter planen skulle de ta av sent på ettermiddagen 18. april, men om konvoyen ble angrepet før skulle de gå opp straks. Det var fremdeles ingen som hadde noe å spørre om.

— OK, sa Doolittle og flirte. Det er bare en ting til. Når vi kommer til Chungking, skal jeg holde det største selskapet noen av dere har sett noen gang!

De forberedelsene marinen hadde gjort var så grundige at det til og med var med to offiserer som var lokalkjente på de stedene som skulle bombes. De fortalte flyverne hvor de viktigste fabrikkene, ammunisjonslagrene, skipsverftene og andre krigsviktige mål lå, og dessuten lærte de dem litt kinesisk. Det kunne bli godt å ta med om de måtte hoppe ut over kinesisk område.

Doolittle hadde forklart flyverne at marinen var sjefen helt til de hadde gått opp fra flydekket. Det de alle håpet ikke ville skje, var at konvoyen skulle bli oppdaget før de var kommet så langt at de ville kunne nå frem til Japan. Doolittle hadde overbevist dem om at dette ikke var et selvmordstokt. Etter hans beregninger skulle sjansen til å klare seg være fifty-fifty. Dette var flyverne fornøyde med.

— Pokker, sa en av dem og lo, — du tar jo en fifty-fifty sjanse hver gang du går over gata i San Francisco!

Men sjansene ville ikke være så gode om de ble nødt til å gå opp 2000 kilometer fra målet. Flyverne forsøkte å la være å tenke på den muligheten, men det hendte de diskuterte den. Hilger tok opp saken med Doolittle en dag.

— Noen av gutta mener det ville være bedre å sette flyet rett på målet enn å risikere å bli fanget av japanerne, sa han. — Hva mener De om det, oberst?

— Jeg er jo en gammel mann! sa Doolittle og lo, så jeg vil pokker ikke tilbringe resten av livet i et japse-fengsel. Men be gutta få slike idéer ut av hodet. De er alle unge, sunne karer og vil ha en sjanse selv om de blir fanget eller må nødlande i Chinahavet.

Konvoyen fortsatte stadig på sin lange ferd. Doolittle holdt mennene sine i aktivitet, for han kunne ikke gi dem tid til å henfalle i grublerier. Det ble hengt ut drager bak hangarskipet, og flyverne drev skytetrening mot dem.

Doolittle hadde utarbeidet planene for raidet til minste detalj. Han besluttet at han selv skulle gå opp omtrent klokken 16 den 18. april med brannbomber i lasten. Da ville han ankomme til Tokio omtrent ved mørkets frembrudd, og bombene hans ville sikkert anrette mange store branner i byen. Etter å ha sluppet bombene skulle han fly over Chinahavet og forsøke å finne en kinesisk flyplass i mørket. De femten andre flyene skulle ta av fra Hornet i skumringstimen, og de ville nå frem til Tokio i løpet av natten. Brannene Doolittle hadde frembrakt skulle vise dem målene deres. Han var sikker på at karenes sjanser til å vende trygt tilbake ville være atskillig større om de nådde målet om natten. Etterretningstjenesten kunne nemlig fortelle at japanerne ikke hadde noen skikkelig nattjagerstyrke. Hvis B-25'ene kom inn over byen i 450 meters høyde ville de være utenfor effektiv rekkevidde for maskingevær og andre håndvåpen, og ligge under den effektive høyden for antiluftskyts. Dessuten ville de ha større muligheter ved å nå China ved daggry, slik at de kunne se flyplassene der. Hva hans eget fly angikk, så tippet han mannskapet måtte hoppe ut i fallskjerm om de da ikke fikk måneskinn. Han trodde ikke de ville klare å finne flyplassen i totalt mørke.

Konvoyen skar dypere og dypere inn i japansk-kontrollerte farvann, og jo nærmere målet de kom, jo større ble påkjenningen for folkene. Hornet gikk for full fart nå, og hadde lagt resten av konvoyen langt bak seg.

Klokken 6.30 om morgenen lørdag den 18. april begynte sirenen ombord å tute «Alle mann på post»! Det betydde at noe galt var på ferde. Doolittle skyndte seg opp på broen og stilte seg bak kaptein Mitscher. Som en mørk prikk mot horisonten kunne Doolittle se et skip, og så forsvant det i svart røyk. Det var et japansk patruljeskip, og krysseren Northampton hadde nettopp skutt det i senk.

På dette tidspunkt var konvoyen 1225 kilometer utenfor den japanske kysten. Hvis de kunne holde kursen ni-timer til, visste Doolittle at raidet ville kunne gjennomføres forholdsvis sikkert. Men om admiral Halsey insisterte på at de skulle gå opp nå, ville sjansene være atskillig dårligere. En mann på broen på Halseys skip, Enterprise, begynte å semaforere. Signaloffiseren som sto ved siden av Mitscher skrev ned budskapet og rakte det til kapteinen. Mitscher leste det, og vendte seg mot Doolittle.

— Du vet hva du har å gjøre, Jimmy, sa han stille.

Doolittle nikket taus. Det vesle japanske skipet hadde observert konvoyen lenge før det selv var blitt oppdaget. Hvis det hadde radio ombord, visste Tokio nå at en gruppe amerikanske krigsskip var på vei mot den japanske kysten. I løpet av få minutter ville de japanske flyplassene langs kysten bli varslet.

— Vi skal gå opp så fort vi kan, sa han, og så ga han signalet som beordret samling for folkene hans.

— Vi tar av nå, karer, sa han da alle var kommet. — Dere vet hva dere har å gjøre, selv om vi må gå opp tolv timer før vi hadde tenkt. Det er ikke mye jeg har å si dere. Som dere merker er det ganske høy sjø, og bølgegangen gjør det verre å komme opp skikkelig. Men se hvordan jeg gjør det, og gjør det på samme måten. Hvis vi tar av mens baugen på båten er høyest oppe, betyr det at vi tar av i oppoverbakke, og det er ikke sikkert vi har nok motorkraft til å klare det. Hvis vi tar av når skipet har baugen nede i sjøen, vil vi gå rett i havet. Vi skal ta av når baugen begynner å komme opp igjen, etter å ha vært lavest nede. Da vil vi ha fordelen av å kjøre nedoverbakke noen sekunder, og når vi har nådd til enden av flydekket skulle skipet ligge omtrent rett, og det skulle være lett å gå opp. På denne måten får vi fordel av sjøgangen. Noen spørsmål?

Mennene satt der tause og lyttet. Ingen hadde noe å spørre om.

— Vi må fly noe lenger enn vi hadde regnet med, fortsatte Doolittle. — Jeg har plasert ti ekstra tyve-liters bensinkanner i hvert fly, og så snart tankene ved aktre kanonstilling blir tomme, skal de fylles igjen fra kannene. Men kast ikke ut tomkannene etterhvert, for da kan japanerne finne konvoyen ved å følge dem. Vent til alle er tomme, og kast dem samtidig.

Doolittle snudde seg mot kaptein Mitscher.

— Kaptein, du og mannskapet ditt har vært meget hyggelige mot oss. Nå vil jeg bare be deg om en tjeneste til. Kan du holde stø kurs

Bombeluken ble åpnet, og Doolittle fløy over målet. Et lite rødt lys blinket på instrumentbordet og Doolittle visste at den første 250 kilos brannbomben var sluppet.

et par minutter etterat vi har tatt av?

Mitscher nikket.

— Alt metallet ombord har nemlig påvirket kompassene våre. Vi vet at konvoyen går rett vestover nå, og etter at hvert fly har tatt av, skal det gå i en sirkel og fly rett over Hornet på langs. På den måten kan vi kontrollere kompassene våre. Hvis ingen har noen spørsmål, så la oss dra! Bare én ting til — se opp for disse selvmordsflyene deres. De vil mer enn gjerne bytte en flyver og en førti tusen dollars Zero med fem av oss og en to hundre tusen dollars bomber!

VI.
ANGREPET

Mens Doolittle hadde gitt sine menn de siste instrukser, hadde mannskapet på Hornet trukket B-25'ene i startposisjon. Raskt og

effektivt fylte de «topp» på tankene på flyene. De skulle allerede være fulle, men dette var for å forsikre seg om at ikke noe bensin var fordampet eller blitt spilt på overfarten.

Vinden var nå økt til stiv kuling. Doolittle gikk bort til flyet sitt. Han gikk ikke fra fly til fly og ønsket karene god tur — slike dramatiske effekter var for amatører. Disse karene var profesjonister. Hvert minutt talte nå. Doolittle satte seg i setet sitt, og startet motorene. En flyleder sto på venstre side av baugen med et rutet flagg i hånden. Doolittle og karene hans hadde lært seg hva som gjøres når et fly går opp fra et hangarskip. Når mannen begynte å svinge flagget i raske sirkler betydde det at de skulle gi mer gass. Doolittle snudde seg mot annenflyveren sin, Cole, som hadde sjekket alle instrumentene.

— Alt i orden, oberst! sa han.

Doolittle festet blikket på mannen med flagget igjen. Han ga mer gass. Flagget ble slått ned mot bakken, og han slapp bremsene. 14 000 kilo fly, bomber og menn begynte å rulle nedover dekket. Med flapsene på og for full gass tordnet bomberen inn i den stive kulingen, og alle de andre flyverne fulgte den med øynene. De visste at om Doolittle ikke klarte dette her, ville de selv aldri klare det heller. Nettopp som Hornet rettet seg opp i vannrett stilling tok Doolittle av, 30 meter før han nådde enden av flydekket. Han tok flyet nesten rett opp så det så ut til å henge på propene, rettet det opp, og kom tilbake i en krapp sving. Han hadde fått det hele til å se latterlig lett ut, og de andre flyverne følte seg mye bedre. Doolittle fullendte sirkelen, og fløy rett over Hornet. Fly nummer to tok av med Hoover som fører. Baugen på Hornet kom uventet fort opp, og flyet måtte kjøre oppoverbakke. Det tok av, og sank brått ned. Doolittle forsøkte å be det opp igjen. Like før hjulene tok vannet klarte Hoover å presse snuten på flyet i været, og det fór opp mot himmelen. De andre flyene tok av, et etter et, uten uhell.

Men nå var Doolittle allerede på vei til Tokio. Han fløy bare 50 meter over vannflaten, og etter to timer ga han spaken til Cole mens han selv undersøkte kursen hos navigatør Potter. Alt gikk øyensynlig etter planen, selv om den sterke vinden betydde at de brukte mer bensin enn vanlig. Doolittle tok over spaken igjen, og omtrent fem timer etterat de hadde tatt av fra Hornet oppdaget de kysten av Japan.

— Så vidt jeg kan skjønne er vi enten femti kilometer nord for Tokio eller femti kilometer sør for byen, sa Doolittle til Potter.

— Jeg tror vi er ca. 30 kilometer nord for den, sa navigatøren.

— Vi får selskap, oberst! sa Cole smilende, og Doolittle oppdaget en B-25 som vippet vennlig med vingene til venstre for dem. Det var Hoover's fly, som etter planen skulle møte dem her. De skulle gå inn over Tokio sammen.

Nå var de over land, og observerte en stor sjø som etter kartet lå tredve kilometer nord for Tokio. Doolittle forandret kursen i sørlig retning og fløy i høyde med tretoppene. Plutselig oppdaget han fem japanske jagere rett foran, men 300 meter høyere. Doolittle var ikke sikker på om de hadde sett ham, men det var lett å finne ut. Han svingte til venstre, og det samme gjorde jagerne. Om noen sekunder ville de antagelig kaste seg over ham. Nå måtte han tenke og handle raskt.

Han satte kursen mot Tokio igjen, og de fem jagerne fulgte. Doolittle oppdaget noen lave fjell til venstre for seg. Kanskje han kunne leke gjemsel med japanerne? Han tok en ny skarp venstresving og suste inn i dalen mellom fjellene. De japanske flyene svingte også, men ikke raskt nok. Doolittle dundret gjennom dalen, og en brå høyresving brakte ham tilbake på kursen. Fjellene hadde skjult ham for jagerne bare noen sekunder, men det var lenge nok. De trodde antagelig han fortsatte på en kurs parallell med dalen, og forsvant østover. Alle flyene til Doolittle var kamuflasje-malt, og sett ovenfra var de ikke lette å oppdage mot de grønne markene.

Doolittle holdt øynene rettet forover, og plutselig var de over Tokio. Målet hans var et ammunisjonslager. Doolittle tok flyet opp i 450 meters høyde.

— Vi nærmer oss målet, sa han til bombarder Braemer.

Bombeluken ble åpnet, og Doolittle fløy over målet. Nå sto resten til Braemer. Et lite rødt lys blinket på instrumentbordet, og Doolittle visste at den første 250 kilos brannbomben var sluppet. I rask rekkefølge blinket lyset tre ganger til, og flyet som ble 1000 kilo lettere, for rett til værs. Høye flammer slo opp under dem da bombene traff målet, og eksplosjonene sendte et regn av ild til alle kanter. Tung, svart røyk begynte å velte opp, og ammunisjonen eksploderte med skarpe smell i de brennende lagrene.

Inntil nå hadde Doolittle vært for opptatt til å se om antiluftskytset ga ild. Han svingte flyet mot kysten, og oppdaget at himmelen var full av små, svarte flekker.

— Er alt i orden akterut? spurte han sersjant Leonard over radioen.

— Alt er fint! svarte Leonard.

— De treffer en mil unna oss! sa Doolittle.

Akkurat i det samme fikk eksplosjonen fra en luftverngranat flyet til å hoppe til værs, og splintene trommet mot veggene. En granat hadde eksplodert hundre meter til venstre for dem.

— Oberst, det der var en liten mil! lo Leonard.

— La oss komme oss vekk herfra, sa Doolittle, og satte snuten på B-25'en nedover. I 30 meters høyde suste flyet mot kysten . . .

Bak dem fulgte resten av bomberne, og fant sine mål. De suste inn over Tokio og Osaka, Yokohama og Kobe, og slapp sine dødbringende bombelaster over fabrikker og skipsverft, tankskip og ammunisjonslagre. Major Greening's fly ble angrepet av japanske jagere, men amerikanerne skjøt ned

to av dem, og resten fjernet seg. Da annen angrepsbølge kom inn over Tokio spilte luftvernet opp for fullt. Himmelen var full av de svarte flekkene fra eksploderende granater, men B-25'ene snodde seg mellom dem, slapp sine bomber og forsvant mot kysten mens røk og flammer slo opp under dem. Nettopp som de første amerikanske bombene eksploderte fortalte en stemme i den japanske kringkastingen at fiendtlige fly aldri ville kunne nå inn over Tokio! På gatene i byen var det vill forvirring. Folk fløy i alle retninger og forsøkte å finne et beskyttende sted for det fullstendig overraskende angrepet.

VII.
HELTENE FRA SHANGRI-LA

Bare noen timer etterat raidet var gjennomført, ble melding om det gitt gjennom den amerikanske kringkastingen. «Dette raidet er vårt første svar på Pearl Harbor,» sa president Roosevelt, «og det betegner innledningen på vår offensiv.» For å lede japanerne inn på villspor når det gjaldt flyenes base, sa han at de var gått opp fra «Shangri-La». Folk som hadde lest James Hilton's bok «Lost Horizons» smilte godt da de hørte det. De visste nemlig at det ikke fantes noe som het Shangri-La, men at det stedet bare var et produkt av Hilton's fantasi. Men folk kalte likevel de flyverne som hadde deltatt i aksjonen for «Heltene fra Shangri-La», og navnet passet godt. Som spøkelsesfugler dukket B-25'ene brått opp over den japanske hovedstaden. Plutselig kom de frem, ingenstedsfra, slapp sine bomber og forsvant igjen . . .

Fra Tokio fløy Doolittle og hans menn sydvestover mot kysten. De hadde fint vær over det japanske fastlandet, og en sterk aktervind hjalp godt på farten. De passerte Yaku Shima, og Potter gjorde sin jobb perfekt. Med ett kom de ut over China-havet, og nå forandret været seg. Det ble overskyet, og snart etter kom de inn i et kraftig regnvær. Vinden snudde om, og Doolittle beregnet distansen de hadde igjen til den kinesiske kysten. Med den bensinen de hadde igjen, fant han ut at de ikke ville nå frem. Han ba mannskapet sitt gjøre seg klar til å hoppe ut over havet.

— Fred, pass på at flåten er klar, sa han til Braemer, og deretter ga han Leonard odre om å passe på at de fikk med seg nødrasjonene. — Vi fortsetter til vi ikke har mer drivstoff igjen, sa han så.

Og så døde med ett vinden bort, og det sluttet å regne. Med et smil fant Doolittle ut at de kanskje kunne nå kysten likevel.

Hver eneste mann i flyet satt med øynene stivt rettet forover i håp om å oppdage land. Nå hadde de fått en hjelpende vind akterfra igjen, og humøret steg mange grader.

— Land forut! ropte med ett Leonard. — Jeg føler meg pinedø som Columbus!

Han hadde oppdaget en liten ø utenfor China-kysten, og under et lavt skydekke lenger forut oppdaget de fastlandet. Mørket begynte å falle på, og Doolittle spekulerte i sitt stille sinn så hvordan han skulle klare å finne Chu Chow flyplass i mørket.

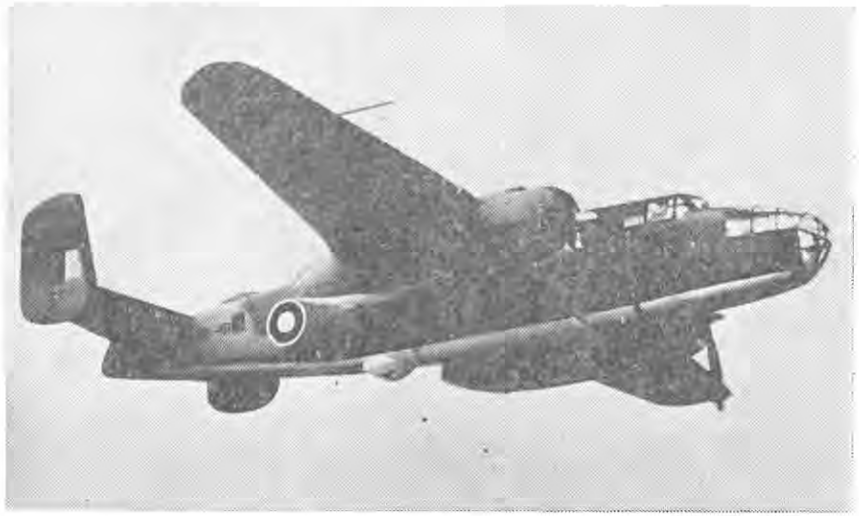
Da de kom inn over kysten kløv han til 2800 meter, og fløy til han trodde han var over flyplassen. Han visste at Chu Chow lå nede i en dal omkranset av 1200 meter høye fjell, og han visste at han var i nærheten av den. Men mørket og det dårlige været gjorde at han ikke kunne finne flyplassen, og hvordan skulle han da kunne lande på den?

— Vi kan ikke gå ned, sa han til Cole. — Det er håpløst å finne en skikkelig landingsplass i disse fjellene i mørket. De fortsatte å fly i 3000 meters høyde, høyt over de forrevne fjelltoppene. Potter fortalte at han også trodde de var over Chu Chow.

— Vi kan ikke sitte verre i det enn vi gjør nå, sa Doolittle til mannskapet sitt. — Hvis vi fortsetter å fly i noen bestemt retning, fjerner vi oss bare fra Chu Chow. Jeg kommer til å fly i sirkler så lenge vi har bensin igjen, og hvis været letner, kan vi gå lavere og se om vi kan oppdage flyplassen. Hvis det fortsatt blir like dårlig sikt, har vi ikke annet å gjøre enn å hoppe ut!

Et kvarter etter ble det klart at været ikke ville bli noe bedre. Skylaget var heller blitt tettere, og selv om motorene fortsatt gikk for fullt, viste bensinmåleren at tankene var tomme.

— Vi blir nødt til å hoppe, sa Doolittle kaldt over radioen. —



Bombeflyet som Jimmy Doolittle brukte under det første angrepet på Tokio — B-25 Mitchell.

Leonard går først, så Braemer, Potter og Cole. Er det klart?

— Det er klart oberst, kom det rolig fra Leonard.

Doolittle fløy i sirkel et par ganger til, og satte så på gyro-piloten. Med ett begynte styrbord motor å hoste.

— Hopp nå! ropte Doolittle, og i rask rekkefølge hoppet Leonard, Braemer og Potter ut.

Doolittle snudde seg mot annenflyveren sin.

— Vi treffes igjen om noen minutter, Cole! sa han.

Cole smilte, og reiste seg fra setet sitt. Doolittle klappet ham på skulderen, og Cole forsvant ut gjennom nødutgangen. Doolittle skrudde av bensintilførselen, og stupte ut i den mørke natten.

Han fór rundt og rundt gjennom det svarte tomrommet, og så dro han i ringen. Fallskjermen løste seg ut som en stor hvit flekk over hodet hans, og i langsomme, duvende bevegelser sank han ned mot den usynlige marken under. Det var umulig å beregne hvor høyt han var, og da han tok bakken kom det helt overraskende. Doolittle trillet rundt og rundt på den våte, regntunge rismarken, og så kom han seg helt uskadd på benene.

Han spente av seg fallskjermen, og vasset gjennom vannet til han nådde tørr mark. Helt utslitt slang han seg overende på bakken, bredte over seg fallskjermen og sovnet

Neste morgen begynte Doolittle å gå, og det varte ikke lenge før han kom til en landsby. Herfra dro han til Chu Chow, og fikk fly til Chungking. Ikke lenge etter fløy han herfra også, og snart var han hjemme i statene igjen.

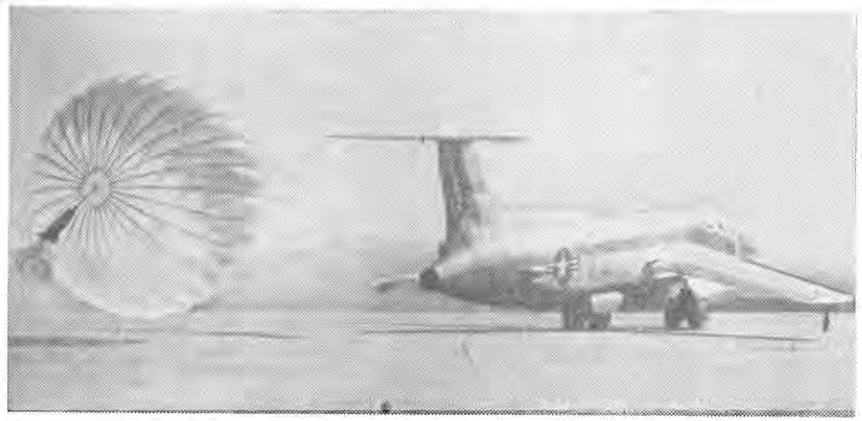
Raidet på Tokio ga Amerika sin første krigshelt i annen verdenskrig. Doolittle ble «Helten fra Shangri-La», og han ble forfremmet til general. President Roosevelt dekorerte ham egenhendig med Kongressens æresmedalje, den høyeste utmerkelse Amerika kan gi. Åtte menn gikk med av mannskapene som hadde deltatt i angrepet. Fire ble fanget av japanerne og skutt, og fire forsvant i jungelen. Ted Lawson mistet det høyre benet. Samtlige menn som hadde vært med, ble forfremmet en grad og dekorert med Distinguished Flying Cross, Purple Heart og den kinesiske militærorden.

Amerika hadde vist tenner for første gang. Lenge hadde japanerne gått frem på alle fronter og jaget amerikanerne på retrett. Men Doolittle og hans menn viste dem og det amerikanske folket at dette bare var en overgang, og at det ikke kunne være tvil om hvem som ville seire til sluttt.

SLUTT

I neste nummer bringer vi historien om den eventyrlige Charles Kingsford-Smith — mannen som først krysset Stillehavet med fly. Salgsdag 30. oktbr.

LUFTPOST



Med de stadig økende hastigheter i luften er også flyenes landingsfart blitt større. Av sikkerhetshensyn og av nødvendighet er mange av dagens fly utstyrt med bremseskjermer for benyttelse under landingen. På bildet sees et Glenn Martin XB-51 bombefly etter at skjermen er utløst.

MOT NYE HØYDER

I løpet av sommeren er nye høyder nådd. Først steg den amerikanske kaptein Joe W. Kittinger til 29 kilometers høyde med ballong, sittende i en spesialbygget gondol. Dette resultatet ble senere slått av en annen amerikaner, major David Simons, som med en lignende ballong nådde over 31 kilometer til værs. Begge oppstigningene er ledd i pågående prøver for å samle opplysninger om de forhold som vil møte fremtidens romflyvere, og ballingene forble i stratosfæren i flere timer.

Dette er imidlertid ikke den største høyde som er nådd. I 1956 nådde kaptein Iven Kincheloe 38,5 kilometer med eksperimentflyet Bell X-2. (Se L.H. nr. 20), men denne høyden ble bare holdt i et kort øyeblikk.

Den offisielle høyderekord noteres som kjent for fly, som tar av fra bakken ved egen hjelp, og dermed kan ikke Bell X-2's resultat regnes med. Både den og Skyrocket startet fra moderfly. Rekorden tilhørte således den engelske kaptein W. F. Gibb, som i 1955 nådde 19 500 meter i et Canberra bombefly. Hans rekord ble imidlertid slått i august iår av den danskfødte flyveren Mike Randrup da han nådde 21 000 meter med et nytt Canberra rakettjetfly.

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. Jeg vil gjerne ha data av de to amerikanske jagerflyene XF-91 og Convair F-102 samt MIG 19 «Farmer».
2. Hvor stor hastighet må en ha for å bryte «lydmuren»?

SVAR:

1. **Se L.H. nr. 9 (29).**
2. **Convair F-102 er et allværsfly med deltavinger utstyrt med Pratt & Whitney J 57 jetmotor. Hastigheten er over lydens. Den kan frakte fjernstyrte raketter. Typen fløy første gang i 1954. Vingespenn 18,3 m, lengde 22,8 m og høyde 12,2 m.**
3. **MIG-19 «Farmer» ble først kjent i 1955. Det er en enseters jager med piliformede vinger. Motoren antas å være VK-5 på 3.950 kg trykk. Enkelte meldinger går ut på at den har to motorer, men dette er ikke bekreftet. Vingespenn 10 m, lengde 13 m. Topphastighet ligger på ca. Mach 1.1 til 1.5 d.v.s. hurtigere enn lyden.**
4. **Lydens hastighet varierer med høyde og temperatur og blir angitt som Mach 1. Ved havets overflate og 15° C er lydens hastighet 1226 km/t. Ved ni tusen meter som moderne jagere opererer i, er hastigheten 1092 km/t. Temperaturen er her konstant ca. 44° C.**

Hvis dere har data over X-H-26, ville jeg være meget takknemlig om jeg kunne få disse i bladet.

SVAR:

XH-26 er den millitære betegnelse for det amerikanske helikopter XA-8 . XH-26 er et enseters helikopter beregnet for observasjoner. Det drives av AJ-7-5-1 pulserende jetmotorer montert ytterst på rotorbladene. Det kan pakkes sammen i en kasse på 1.52 m x 1.52 m x 4.27 m. Vekten er 136.2 kg. Med fører og bensin 317 kg. Største Største hastighet 128 km/t. Flytid 1½ time.

1. Hvor gammel må en være for å få sertifikat på Piper Cub?
2. Kan en få kjøpt en Piper Cub i privat eie?
3. Fins det en-manns sportfly nå?

Hilsen B. L.

SVAR:

1. **For å få A sertifikat på småfly må en være 18 år.**
2. **Ja.**
3. **Amerikanerne har noen få typer som vesentlig er selvbyggede. Kaptein Larsen i S.A.F.E. har bygget en-manns sportsfly.**

1. a) Hvor høyt kan en «Thunderjet» gå?
   b) Det samme vil jeg vite om Sabre.
2. Hvor stor er rekkevidden til disse to flyene?
3. Har «Thunderjet» gått gjennom lydmuren? Hvor og når?
4. Hva er prisen på «Vampire» som Flyvåpnet skal selge?
5. Vil Luftens Helter gjøre flere turer som «Operasjon Sørlandet» og i tilfelle hvor?

SVAR:

1. a) **Opp til 40 000 fot eller 12 000 meter.**
   b) **16 170 meter.**
2. **For «Thunderjet» ca. 1 600 km., for Sabre 3 760 km med ekstra tanker.**
   Thunderjet er ikke bygget for å gå gjennom lydmuren.
4. **Vampirene blir ikke solgt, men «hugget opp».**
5. **Det er meget mulig.**

1. Hvilke flytyper skal det nye tyske flyvåpen bruke?
2. Jeg må uheldigvis bruke briller og kan jeg da komme inn på noen av Flyvåpnets skoler, og i tilfelle hvilke?
3. Hvordan blir en utdannet som flyingeniør?

Teknisk interessert.

SVAR:

1. **Foreløpig vil det tyske flyvåpen benytte utenlandske flytyper. Fra USA vil de få Supre Sabre F-100 og muligens engelske i Hunter-klassen.**
2. **Du kan komme inn på Flyvåpnets tekniske skole, Radarskolen og Våpenskolen, men flygeskolen kan du dessverre ikke begynne på.**
3. **Det finnes en linje ved Norges Tekniske Høyskole. Forøvrig kan en utdanne seg i utlandet.**

1. Jeg ønsker opplysninger om toppfart, marsjfart, motorkraft, topphøyde, aksjonsradius, bebevæpning, lengde og vingespenn på det svenske bombeflyet «SAAB-18».
2. Hvor fort går en «de Havilland Heron», hvor stor motorkraft har den og hvor stor er aksjonsradiusen.
3. Det samme vil jeg gjerne vite om sportsflyet «Money M-22».

Håkon Engh, Etterstad.

SVAR:

1. **SAAB-18 er et treseters bombefly med to 1.475 HK's motorer. Topphastighet 570 km/t., marsjfart 480 km/t. Bestykning er en fast kanon på høyre side av kroppen. To bevegelige kanoner bak cabinen. Vingespenn 17 m, lengde 13,23 m.**
2. **Marsjfart er 295 km/t. Heron har 4 Gipsy Queen motorer hver på 250 HK. Rekkevidde fra 1500—2500 km alt etter brennstoffmengden.**
3. **Data ukjent.**

Hvilke kjenningsbokstaver har sivilfly i disse land: Island, Nederland, Belgia, Tyskland, Sveits, Italia, Hellas, Albania, Jugoslavia, Romania, Bulgaria, Tyrkia, Pakistan, Egypt, Monaco, Østerrike, Etiopia, Sovjet-Samveldet, Japan, Luxemburg, og U.S.A.?

Flyinteressert.

SVAR: Henholdsvis TF-, PH-, 00-, D-, HB-, I-, SX-, ZA-, YU-, YR-, LZ-, TC-, AP-, SU-, CZ-, OE-, ET-, CCCP-, JA-, LX-, N-.

1. Kan dere skaffe gamle nummer av Luftens Helter?
2. I tilfelle, hvorledes skal jeg bære meg ad med å få tak i dem?

SVAR:

1. **Ja, alle nummer kan fremdeles skaffes.**
2. **Send penger pr. postanvisning til Luftens Helter, Oslo 18, og skriv bestillingen bakpå postanvisningen.**

DRIVKREFTENE

Av Odd Medbøe

Ser vi bort fra atomkraften og det den måtte kunne utnyttes til, kan vi nå inndele drivkreftene for flyvende gjenstander i følgende seks typer, hver selvsagt med mange variasjoner:

1. Stempelmotor med propeller.
2. Gassturbin med propeller (turboprop).
3. Gassturbin uten propeller (reaksjonsmotoren — turbo-jet).
4. Pulserende jet.
5. Ram-jet (athodyd).
6. Rakettdrift.

Stempelmotoren

har gjennomgått en veldig utvikling. I dag fins det stempelmotorer som yter fra 6000 opp til 7000 hestekrefter. Erfaringene viser imidlertid at jo mer man øker motorkraften, desto mer komplisert, kostbar og «vrien» blir motoren. Stempelmotoren vil vanskelig kunne gi et fly større hastighet enn omkring 800 km i timen.

I gassturbinen med propeller

er akselen forlenget fremover, forbi luftkompressoren og helt frem foran turbinen. Her festes en vanlig propell til akselen slik at motoren er dobbeltvirkende. Foruten reaksjonsdrift* har den også propell-effekt.

* Luften kommer inn gjennom luftinntaket, blir så komprimert, blandet med brensel og forbrent. Forbrenningen av gassene i forbrenningskammerne driver turbinen som har til oppgave å drive kompressorene. Tilslutt får vi utblåsingen gjennom utblåsningsrøret som gir flyet reaksjonsdrift. Se forøvrig Luftens Helter nr. 5 (13). — Red.

Det er delte meninger om denne motortypen i fremtiden. I de lavere luftlag har propellen god effekt, i de høyere luftlag ligger verdien i «utblåsningen». Vi kan populært si at propellturbinen er en kombinasjon av drivkreftene i stempelmotoren og den rene jet-motor.

Det er særlig engelskmennene som har eksperimentert med denne typen, og de har nådd gode resultater for sivile fly som opererer med hastigheter omkring 700 km i timen. Over disse hastigheter har propell-turbinen de samme svakheter som stempelmotoren, og dessuten er dens egenskaper i store høyder ikke jevnbyrdig med den rene jet-turbins.

Gassturbinen uten propeller, en norsk oppfinnelse.

Det som under og etter den annen verdenskrig har brakt de store, nye resultater, var oppfinnelsen av gassturbinen — jet-motoren, som den også kalles. Hvem som skal ha æren for denne epokegjørende oppfinnelse, er vanskelig å avgjøre. Motoren var et resultat av internasjonal forsking. Tyskerne og engelskmennene var de første som ga teoriene praktisk utforming, men det bør nevnes at det var en nordmann, ingeniør Ægidius Elling, som alt i 1903 konstruerte og bygde den første gassturbin i verden. Han forbedret senere konstruksjonen, og bygde en ny gassturbin 1922. Disse motorene er bevart forholdsvis komplett på Norsk Teknisk Museum. Hans motor fikk ikke praktisk betydning, fordi man den gang ikke kjente metall-legeringer som kunne tåle den sterke varmeutviklingen. Slike legeringer fant man først under den annen verdenskrig.

Gassturbinen ser ut til å ha alle de muligheter en flykonstruktør måtte ønske seg når det gjelder drivkraft for hurtiggående fly. Drivkraften øker jo fortere flyet går. Man kan oppnå ytelser på 10000 hestekrefter og mer, og i flyging over 13 000 meters høyde blir flyets rekkevidde økt til det tredobbelte av det den er ved flyvning ved havets overflate. Brenselforbruket kan stille seg gunstigere enn for stempelmotoren. Til det kommer at selve prinsippet er svært enkelt, motoren er vel avbalansert og lett å bygge inn i fly uten å forstyrre de aerodynamiske linjer.

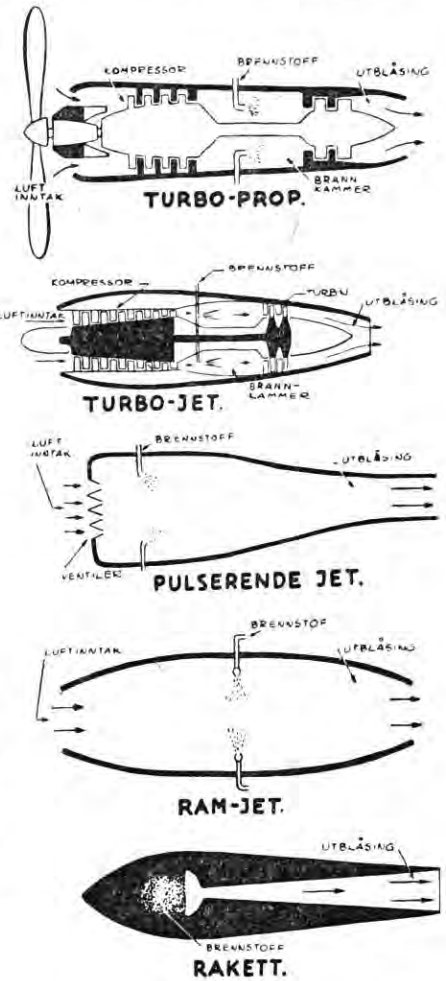
Pulserende jet

ble først brukt av tyskerne under den annen verdenskrig, og fikk navnet V-1. Den ligner ram-jet (se nedenfor), men har en ventil i fremre åpning av røret. Ventilen er innrettet som en «sjalusi», som åpner seg innover når luften utenfor presser på. Inne i røret blir luften blandet med bensin, som blir antent. Det oppstår en kraftig eksplosjon, som får ventilen til å lukke seg; på den måten tvinges trykket ut gjennom den bakre åpningen i røret, og det oppstår fremdrift. Luften foran presser igjen på ventilen, slik at den åpner seg og slipper inn ny luft — bensin — tenning — eksplosjon — utblåsing. Under full hastighet gjentar denne prosessen seg opptil 45 ganger i sekundet og gir hastigheter på over 800 km i timen.

Pulserende jet er enkel og billig å bygge, men det er kostbar i drift på grunn av et veldig brenselforbruk. Under den annen verdenskrig monterte tyskerne pulserende jet på små, enkle flygende bomber — V-1. I alt ble det skutt 8200 slike mot mål i Storbritannia og 7800 mot mål på kontinentet. Tyskernes plan var å skyte 6000 flyvende bomber i døgnet inn over Storbritannia.

Ram-jet

kan populært beskrives som et flyvende «ovnsrør». Den ser ut som et



rør, der hver av endene har en noe mindre diameter enn midten av røret. Luften kommer inn fremme i røret ved at det blir presset fremover. Inne i røret blir luften blandet med bensin og antent; den forlater røret i den andre enden med eksplosjonsartet hastighet og gir det fremdrift, slik at det mates med ny frisk luft. Med unntak av bensinpumper og noen få elektriske motorer har en ram-jet ingen bevegelige deler, og er derfor av en meget enkel og simpel konstruksjon. Ram-jet kan oppnå svære hastigheter, men den er meget uøkonomisk i drift og har kort aksjonstid.

Rakettdrift.

Fly kan drives frem av raketter. Slike rakettfly kan nå større hastigheter og større høyder enn andre fly, fordi raketten kan frigjøre så veldige krefter på kort tid. Rakettflyene er ennå ufullkomne. De anvendes ikke til sivil flyvning, fordi de er så kostbare i drift. Rakettflyene bruker opptil 20 ganger så mye drivstoff som jetflyene. De veldige kreftene i raketten kan derimot utnyttes i jagerfly, som må ha store hastigheter og må kunne stige hurtig.

Vanlige jetfly kan ikke gå høyere enn omtrent 20 000 meter, fordi luften blir så tynn at motoren ikke får nok surstoff. Rakettflyet har med surstoff i sine tanker, og det er teoretisk ingen grense for hvor høyt det kan gå.

Jetflyene, som må fly i de tyngre luftlag, blir ved store hastigheter sterkt oppvarmet ved friksjon mot luften. Man taler om en «varmebarriére» som setter en grense for flyenes hastighet. Rakettflyene vil i fremtiden overvinne denne vanskelighet ved å fly i svært store høyder, antagelig over 50 000 meter, hvor det nesten ikke er noen luftmotstand.

Her ser vi rakettflyenes muligheter i den sivile lufttrafikk. En gang i fremtiden vil det bli bygd rakettfly som stiger bratt opp gjennom de tyngre luftlag, opp til høyder hvor det kan sluke avstandene med hastigheter på flere tusen kilometer i timen. Ved reisens slutt dukker flyet ned i lufthavet og lander i glideflukt. Selv om dette høres fantastisk, er det likevel en reell mulighet. En gang vil vi med rakettfly reise Oslo—New York på én time.

VIMPELEN

Vil du ha LUFTENS HELTER's vimpel? Du får en tilsendt GRATIS ved å fylle ut kupongen nedenfor og sende den til: LUTFENS HELTER, Oslo 18.

Vennligst send meg LUFTENS HELTER's vimpel snarest.

Navn .....

Adresse .....

Lær ENGELSK nå

Nå er det lett å lære engelsk og lære det ordentlig — etter Naturmetoden. Over 1/2 million elever hittil.

GRATIS brosjyre. Send inn kupongen nedenfor.

Hemmeligheten ved den moderne metoden.

Hemmeligheten består i at De leser engelsk fra første stund. Ikke én setning i kurset er norsk, ikke ett ord blir oversatt. Nye ord blir forklart med tegninger, så De forstår alltid sammenhengen. De begynner med de enkleste uttrykk, men på kort tid lærer De en mengde nye ord.
Akkurat slik lærer barna sitt morsmål. De hører hva de voksne sier. Etter hvert forstår de meningen, og snart begynner de å prate selv. Naturmetoden bygger på dette, og like lett som barna lærer norsk, kan De nå lære engelsk. De leser, ser på tegningene, forstår sammenhengen — og lærer det språket som engelskmennene bruker i daglig tale.

Noen uttalelser som elever uoppfordret har sendt oss:

«Jeg hadde aldri drømt om at det var så moro **å lære** engelsk.» *Ragna Askildstud, Jevnaker.*

«Jeg visste ikke at det var så lett å lære engelsk. Og jeg har hatt bare glede av det.»
Knut Gillesen, Namsos.

«Jeg var skeptisk til å begynne med, men er det ikke i dag. Kurset var virkelig førsteklasses, og jeg vil anbefale det til enhver som vil lære **engelsk.**» *Johan Guriberg, Hundorp.*

Les hva Lorentz Eckhoff professor i engelsk litteratur ved Universitetet i Oslo, sier:

«Jeg for min del, er helt og fullt tilhenger av Naturmetoden. Den slår alle i effektivitet. — Morsmålet benyttes i de instruksjonsbrev som følger med hvert hefte, og i de 3 ordlistene som man i nødsfall kan ty til om man skulle ha glemt betydningen av et enkelt ord.
Kurset vitner om pedagogisk innsikt, og det er omhyggelig gjennomtenkt. Det er kanskje derfor det virker så naturlig. Det går fra det kjente til det ukjente så fornuftig at eleven tvinges til å forstå betydningen av det nye ord . . Jeg gir «English by the Nature Method» min beste anbefaling.»

Det koster mindre enn 2 kr. pr. uke

For mindre enn 2 kroner pr. uke får De 16 studiehefter på tilsammen 740 sider, et innledningshefte på norsk og tre ordbøker. Når De sender inn svar på øvingsoppgavene til de 60 kapitlene i kurset, får De rettelse og veiledning av lærerstaben under ledelse av lektor ved Universitetet i Oslo, R. I. Christophersen.

Lær engelsk - bestem Dem nå.

De som kommer frem og gjør det godt her i livet, bestemmer seg straks og setter i gang med det samme. De følger det gamle, gode ortaket: «Godt begynt er halvt fullendt». Fyll ut kupongen nedenfor og send inn med en gang, så er første skritt tatt. De får omgående tilsendt «Naturmetoden — rette veien til engelsk», en brosjyre som forteller mer om den moderne og lette måten å lære engelsk på. Det koster Dem ikke noe og forplikter Dem ikke på noen måte. Om en uke kan De være i gang med å lære engelsk. Det gir Dem så meget og koster så lite.

Send meg gratis, portofritt og uten forpliktelser for meg selv, brosjyren

«NATURMETODEN, *rette veien til engelsk*»

Herr
Fru .....
Frk.

Adresse .....

..... L. H. 9 og 10

1. Skriv Deres navn og adresse på kupongen.
2. Klipp eller riv ut hele siden og send den til

NORDISK SPRÅKFORLAG,
Smestad, Oslo.

Lieutenant-Commander

Michael I. Lithgow

O.B.E.

I september 1953 satte Neville Duke ny verdensrekord i hastighetsflyvning med 1170 km/t i en Hawker Hunter. Da denne nyheten ble bekjentgjort var det i alle fall en mann som svor inderlig, og det var Mike Lithgow, sjefsprøveflyveren ved Vickers-Supermarine fabrikkene. Fabrikken hadde lenge tenkt å overta verdensrekorden med sin nye Swift F.4, men nå ville det by på større vanskeligheter enn de hadde forutsett. Swift og Hunter var nemlig utstyrt med samme Rolls Royce Avon-motor, og det ville ikke bli lett for Lithgow å presse Swift'en noe særlig mer enn Duke hadde klart med Hunter'en.

Den 25. september 1953 gjorde Mike Lithgow sitt rekordforsøk i Libya i Nord-Afrika. Temperaturen var trykkende; 38 grader, og etter at Lithgow hadde vært oppe en stund ble det noe galt med den spesielle «avkjølingsdrakten» han brukte, slik at den ikke virket. Også surstoffmasken var i uorden, så han måtte holde på den med den ene hånden. Den voldsomme varmen, som ble mye verre på grunn av friksjonsheten i den store farten, ble uutholdelig, men Mike fullførte forsøket. Da han, drivvåt av svette, klatret ut av flyet sitt igjen, hadde Vickers-Supermarine overtatt verdensrekorden. Lithgow hadde klart å holde en gjennomsnittsfart på 1184 km/t på de fire 3 km lange rundene.

Mike Lithgow er en erfaren flyver. Han ble født i 1920, og kom inn i Marinens flyvåpen i 1939. Da krigen brøt ut, ble han satt i tjeneste i 820. torpedobombersquadron, som opererte fra hangarskip. Han deltok i slaget der Bismarck ble senket. I 1941 styrtet flyet hans i havet uten at folkene på hangarskipet ble oppmerksomme på det, og Lithgow og mannskapet hans lå i sjøen i seks timer før de ble plukket opp. I 1942 ble Lithgow beordret til Supermarinefabrikkene, der han prøvefløy de nye Spitfire'ne som strømmet ut på løpende bånd. Det gikk så raskt at flyverne måtte testfly syv fly om dagen!

Lithgow gikk på RAF's testpilotskole, og var en stund marinens prøveflyver i USA. Da krigen sluttet fikk han tilbud fra Vickers-Supermarine om ansettelse som sivil prøveflyver ved fabrikken, og til i dag har han testet godt over 100 forskjellige flytyper.

I 1948 erobret en Meteor hastighetsrekorden over 100 km lukket sirkelbane fra Vampire som tidligere hadde den, og Vickers fant ut at deres Attacker burde kunne slå den nye rekorden. Under meget dårlige forhold, med en sikt som nærmet seg null, gikk Lithgow opp, og han klarte å presse rekorden opp i 909 km/t.

I 1950 vant Lithgow de britiske flykonstruktørers trofé for å ha fløyet en fullastet Attacker i en gjennomsnittsfart av 858 km/t over 100 km.

I 1953 demonstrerte Lithgow en Swift IV på den internasjonale flyutstillingen i Paris, og han bestemte seg for å prøve å slå rekorden på distansen London—Paris når han nå engang fløy den veien likevel. Den nye rekorden lød nøyaktig på 19 minutter og 5,6 sekunder, og gjennomsnittsfarten blir da 1077 km/t.

Mike Lithgow har som sjefsprøveflyver testfløyet Supermarine 525 og fabrikkens andre nye typer, men da opplysninger om disse flyene fremdeles er strengt hemmelige, kan ikke hans resultater i dem offentliggjøres.

Finn Arnesen.

MÅNEDENS PORTRETT — NUMMER 7

«Haien» - pris kr. 13.50

MODELLFLY

fra Erik Engelhardt-Olsen

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

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

Klipp her

Illustrert katalog sendes mot innsendelse av kr. 0,50 i frimerker.

Navn .....

Adresse .....

.....

Send denne kupong til:

ERIK ENGELHARDT-OLSEN

FETSUND - NORGE

Atlanterhavs-flyvningene 1919 — 1939

I dag er det ikke et fnugg av sensasjon i at et fly krysser Atlanterhavet. Det hele er blitt så forferdelig alminnelig. Men engang var det annerledes — dengang tanken om å krysse Atlanteren var ny. Atlanterhavet skulle beseires fra luften, koste hva det koste ville! Og det kostet mange menneskeliv. Fra 1919 til 1939 var det 130 fly som lettet, enten det nå var fra den gamle eller nye verden, av disse klarte bare 73 det store hoppet! Fly forsvant sporløst, fly gikk i fjellvegger eller knustes i avgangen, tungt lastet med brennstoff som de alle var til en slik lang tur. Men ingen tenkte på å gi opp selv om den ene tragedien hopet seg opp etter den andre. Alle flyvere hadde tatt mål av seg til å bli Atlanterhavets beseirer. Det var flyvere fra så å si alle verdens nasjoner som forsøkte seg.

Det er svært mange som tror at Charles Lindberg var den første som krysset Atlanteren pr. fly, men det er en nokså stor feiltagelse. Lindberg var den første soloflyver over Atlanteren og den første som fløy fra det amerikanske fastland til det europeiske. Det er forresten 30 år i år siden han foretok den berømte flukten med «Spirit of St.Louis».

Det første flyet som greide det store «hoppet» var et amerikansk marinefly under en etappeflyvning jorden rundt. Det var en fire motors BC-4 Curtisflybåt med seks manns besetning. De karene fortjener ikke å bli glemt! Sjefen var Read og de fem andre: Breeze, Rinton, Rhodes, Rodd og Stone. Ruten de fløy var New Foundland — Azorene — Lissabon — Plymouth. En liten måned senere, den 14/6 1919, kom den første direkte flyvning over Atlanterhavet. Det var Alcock og Brown som fløy fra New-Foundland og landet i en myr i Irland! Syv år senere kom altså Lindberg med sin soloflukt fra kontinent til kontinent.

Den første kvinnelige soloflyver over «andedammen» var Amelia Earhardt i 1932. Den modige damen fløy en Lockheed Vega med en Washmotor på 500 hk. Hun «hoppet» fra New Foundland til Irland. Hun var den første kvinne som tok amerikansk flysertifikat! Det var forresten Bernt Balchen som hjalp henne meget før denne turen. Han fløy sammen med henne til New Foundland. Og han har nok hvisket henne mange gode råd i ørene!

Ja, nå er det vel på tide å komme inn på nordmennenes innsats i kampen om Atlanterhavet! De aller, aller fleste kan vel alt om Bernt Balchens tur med Byrd. Denne Atlanterhavsflyvningen som endte utenfor Franskekysten. De hadde vært over Paris, men tykk tåke hindret dem i å lande. Balchen satte det digre flyet mesterlig på vannet og reddet alle.

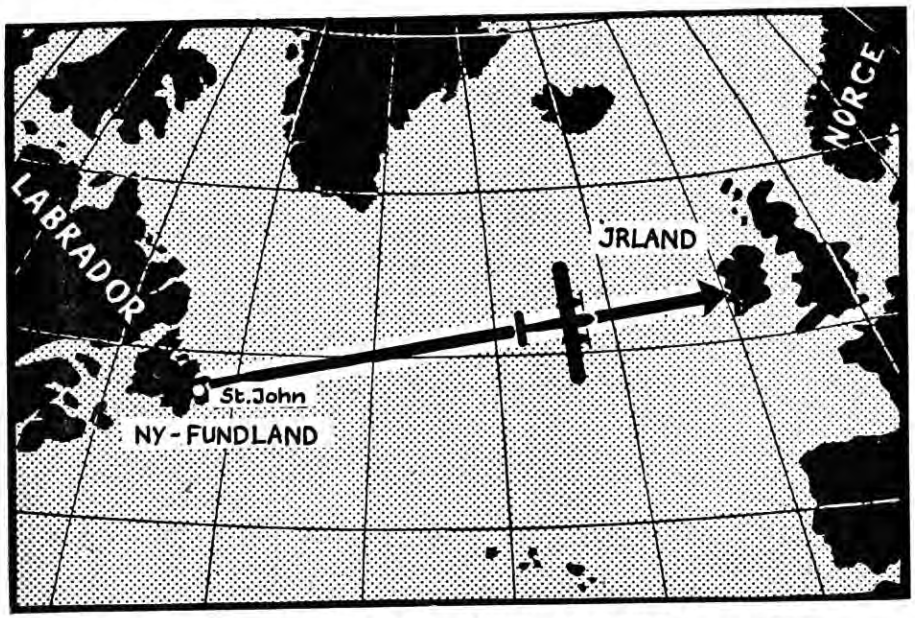
Thor Solberg forsøkte seg første gang i 1932. Sammen med norsk-amerikaneren Pettersen startet han i et Belancafly, men måtte oppgi turen i Placentia Bay etter en nødlanding. Men i 1935 står han på «startstreken» igjen, da med et Loening amfibiefly som var døpt Leiv Eriksen. Som tele-Eriksons rute i år 1004 etappevis og landet i Norge i god behold.

Tredje nordmann som forsøkte seg var Oscar Omdahl. Det er i år, på lille julaften, 30 år siden Atlanterhavet tok ham.

Oscar Omdahl ble utdannet som flyver i marinen. Han kom i kontakt med Roald Amundsen som han stod skulder ved skulder med i mange tunge år. Med Amundsen fulgte Omdahl bl. a. på den berømte turen til 88 grader nord med N. 24 og N. 25. Og så endelig, til slutt flukten over polhavet med luftskipet «Norge». Omdahl var da med som mekaniker.

Som fastlønnet premierløytnant i Marinen, ble han senere ansatt på en kontorkrakk nede i Horten. Men det var ikke liv for en mann som ville og måtte ha luft under vingene. Han brøt tvert over og dro til U.S.A., alle muligheters land. Der måtte de vel ha bruk for ham? Kanskje hadde han håp om å få komme med sørover med Byrd.

Han fikk et lokkende tilbud om å føre et fly over Atlanterhavet til København. Omdahl slo til med en gang. Her hadde han sin store sjanse! Han skulle vise at han kunne utføre en bragd på egen hånd. Det var en niese av president Wilson som ville være den første kvinne over Atlanterhavet. Miss Grayson het hun og flyet bar navnet «The Dawn». Turen ble forresten finansiert av et dansk ektepar. Det var et Sikorsky amfibiefly utstyrt med 2 Wright-Whirlwind-motorer hver på 220 hk. Besetningen bestod foruten av Omdahl av miss Grayson, Goldborough, navigatør,



Alcock og Brown var førstemann over Atlanterhavet i ett hopp (1919).

Koehler, mekaniker og radiotelegrafist.

Lille juleaften kl. 15 1927 «dro» Omdahl det tungt lastede flyet til værs. Meningen var enten å mellomlande i Irland eller England og så ta det siste strekket til København.

Hva som skjedde med flyet er det ingen som vet. De hadde radio ombord, men ikke et ord kom frem, antagelig var den blitt ødelagt. Været var dårlig med snøtykke og stor vindstyrke. Trolig er det at de ikke var kommet særlig langt ut over Atlanterhavet før skjebnen innhentet «the Dawn». September, året etter, fant en skonnert utenfor Boston vrakrester som uten tvil stammet fra flyet. Og i juli 1929 fant man flaskepost ved Race Point. I den stod det skrevet med miss Graysons håndskrift: Graysonflyet 60 miles øst for Cape Cod. Vanskeligheter. Kom hurtigst. Miss Grayson . . .

Vi har bare nevnt en av de mange tragedier som ble utspilt over Atlanterhavet i pionertiden da havet skulle beseires. Vi har nevnt det for å minnes en god nordmann, flyveren Oscar Omdahl . . .

La oss — for ordens skyld, — så ta med siste mann som forsøkte seg over Atlanterhavet før Ragnarok ble sluppet løs for alvor. Det var amerikaneren Eshelman som ville fly fra Boston til Irland i et skolefly. 175 sjømil fra Boston hadde han ikke en dråpe bensin igjen og måtte gå ned på havet. Han var heldig, han ble nemlig fisket opp temmelig kvikt. Men noen tur til Irland ble det altså ikke.

Hvilket flyselskap er størst?

Svar på «50 kroners spørsmål» (VI): Etter de opplysninger vi sitter inne med må American Airlines sies å være det største. American Airlines hadde pr. 31. desember 1956 det største antall fly (196); selskapet fløy flest passasjerer i 1956 (7 800 000); det har videre det største antall ansatte (20 000) og det største totalantall tonn/kilometer (passasjerer og frakt). Når det gjelder rutenett er imidlertid Air France sannsynligvis det største.

Vinner av 50 lappen ble (etter loddtrekning): Even Lind Pedersen, Vikersund.

Vinnere av 7. trekning (juninummeret) om modellbyggesettene ble:

Rolf Valø, Snåsa. Odd Thomas Westeren, Lillehammer. Bengt Karlberg, Saltdal. Ragnar Kjær, Slagen, pr. Tønsberg. Hans Erik Nordby, Hedalen i Valdres.

Flyr for livet

AV LARRY FORRESTER

I de første to kapitlene brakte vi beretningen om flyhelten Stanford Tuck's siste flukt og om nedskytingen over Frankrike. Før vi beretter videre om fangenskapet og om hans fantastiske flukt går vi tilbake og tar med flere av de bedriftene som gjorde hans navn så berømt under krigen og som ga ham tilnavnet «den udødelige».

(IV) TUCK TAR KOMMANDOEN

Flight Lieutenant Robert Tuck møtte fienden i luften for første gang den 23de mai 1940 over Dunkerque. Den 24de mai var han forfremmet til Squadron Leader. Han hadde fått godskrevet tre nedskytninger og måtte overta kommandoen over 92. squadron etter at hans forgjenger, Bushell, var blitt skutt ned over Dunkerque dagen før.

Ingen skulle komme og si at det ikke skjedde noe i denne krigen.

Av skvadronens 14 fly var 10 kommet tilbake til Hornchurch flyplass, mere eller mindre frynset i kantene. To Spitfire-jagere var modne for skraphaugen, men på en eller annen merkelig måte greide bakkemannskapet å få de resterende åtte kampklare, og det var disse åtte Robert Tuck nå skulle føre i kamp mot fienden.

På stranden ved Dunkerque kjempet de britiske troppene fortvilet mot en overmektig fiende. Bølge etter bølge med fiendtlige bombefly og Stukas styrtet seg over de dødstrette britene som hadde lite og dårlig materiell å forsvare seg med, og som måtte sette alt inn på å holde stand mot de fremrykkende tyske pansertroppene.

Det eneste britene hadde å sette inn mot det overmektige Luftwaffe

var de få skvadronene Hurricane- og Spitfire-jagere som var stasjonert ved den engelske kanalkysten.

En av dem var skvadron 92.

De gikk på vingene klokken 8 om morgenen og satte kurs for Dunkerque igjen. Bob Tuck hadde utnevnt Tony Bartley til midlertidig sveitfører, til han hadde fått sin gode venn Brian Kingcome overført fra 65. squadron.

Under dem gikk en stim av store og små fartøyer på vei mot Dunkerque, den merkeligste flåtestyrke verden noen gang har sett, fiskekuttere, yachter med hjelpemotor, racere, motorkryssere, ferger, lastebåter, slepebåter, alt som kunne flyte og putre og gå var på vei for å foreta den merkeligste og dumdristigste manøvre i verdenshistorien: Evakueringen av de britiske troppestyrker fra Dunkerque.

Tuck tok skvadronen opp til 15.000 fot. Han hadde en splitterny Spit, nr. 3249, den var kraftig og sprek og lett som en fjær å håndtere. Været var ideelt, og alt syntes å ligge til rette for en helhjertet innsats, bortsett fra at han ikke så tegn til fienden.

Han var i toppform, og hver fiber i kroppen hans ventet på sjansen til et alvorlig basketak med Luftwaffe. Han undret seg i det stille over denne kampånden som plutselig var kommet over ham. Han hadde ikke kjent krigens virkelighet i mere enn 24 timer, og allikevel var det som om dette å fly med døden i øynene var den mest selvfølgelige ting i verden. Han hadde sett døden i øynene før, han hadde hatt den så tett innpå livet som en mann kan ha den den gang han satt innesperret i cockpit'en på en knust Gladiator som styrtet mot bakken, da han hadde kommet seg ut i fri luft som ved et mirakel og hadde dinglet i fallskjerm de siste hundre meterne ned mot jorden. Den gang hadde han gitt seg selv et løfte, en påminnelse han skulle komme tilbake til ofte siden: **La aldri frykten gripe deg igjen. Bekjemp den ved innbitt motstandsvilje, og konsentrer deg på harde livet om selve flyvningen.**

Det var denne innstillingen Robert Tuck gikk til kamp med, og det var i dette øyeblikket, de første minuttene av det første toktet som nybakt skvadronleder, i bevisstheten om det nye ansvaret som var pålagt ham, at innstillingen festnet seg hos ham for å prege hele hans vesen. Det var i dette øyeblikket han fikk det som han selv kaller «holdningen» eller «teknikken», men som andre kanskje ville kalle ryggraden, tapperheten, motet, og det var denne holdningen som skulle bære ham frelst gjennom den lange og hårde krigen.

— — —

— Spre dere! Ikke ligg kloss opp i hverandre. Og hold øynene åpne!

Dette var den første ordren han ga skvadronen sin over radioen, og denne ordren var stikk imot reglementet. Reglementet sa at en skulle holde tett formasjon, men Tuck hadde aldri vært enig i «blåboka» på dette punktet. Når karene fløy mere spredt dekket de til sammen et større synsfelt, og faren for kollisjon ble mindre i det øyeblikket de fikk annet å tenke på enn selve flyvningen.

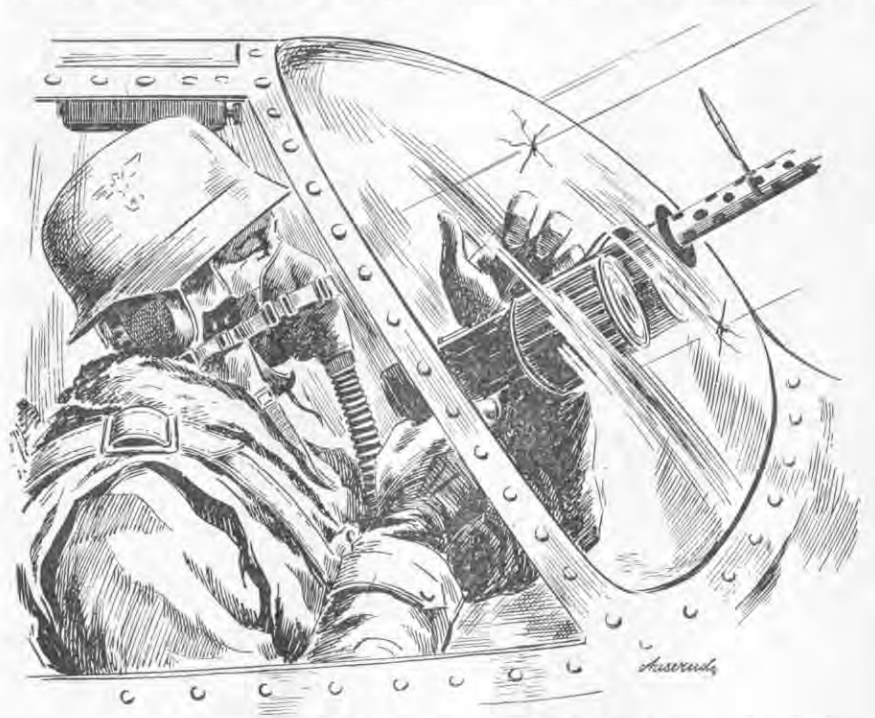
— Og hold tåta på dere, hvis dere ikke har noe viktig å fortelle i radioen. Hvis dere **må** si noe så bruk kode-uttrykkene, og gi dere ikke til å skråle i munnen på hverandre som skolepiker!

Det var ordre nummer to, og karene lystret på sekundet.

De hadde patruljert strekningen sin to ganger da de fikk øye på en formasjon på tyve Dornier-bombefly som lå i 12.000 fots høyde, med kurs for det britiske brohodet ved Dunkerque og evakueringsflåten. Bak bombeflyene, og omtrent 700 høyere, lå en «paraply» på mellom 30 og 40 ME 110. Tuck visste at han måtte ignorere jagerne fullstendig, og ta seg av bombeflyene før de fikk sjansen til å slippe bombelasten sin ned over troppene ved Dunkerque.

— Angrip! ropte han i radioen.

De åtte flyverne skjøv gasshåndtakene forover og satte kursen mot innlandet med brølende motorer. Tuck bestemte seg for å ta skvadronen inn over bombeflyene i et slakt, krummet stup, slik at de kunne angripe Dornierflyene bak-



Skytteren i vingetårnet brente løs mot ham med alt han hadde å skyte med . . . Plutselig kjente han en stikkende smerte i det høyre låret . . .

fra. Men han var forberedt på å sløyfe denne halvsirkelen og angripe bombeflyene forfra, for å spare tid, hvis jagerflyene som fulgte etter gjorde tegn til å ville avskjære dem.

Og her var det skjebnen plutselig ga ham et nytt kort på hånden. Da han kastet et blikk opp mot flokken av ME 110, så han det glimte i vingene på en skvadron Hurricanes som kom settende i et nesten vertikalt stup ned mot de tyske jagerne. I løpet av et par sekunder var tyskernes formasjon brutt, og 110-flyverne hadde fått hendene fulle med å redde seg selv.

Og nå sto det til Dornier-flyverne å klare seg selv også.

De fløy i sveiter på tre og tre, spredt over et ganske stort område. Da Spitfire-jagerne stupte ned mot haleflatene deres var de alt på vei inn i en svak høyresving, klare til å slippe bombelasten sin mot målet. Bartleys fly av Spitfire-skvadronen, som lå innerst i svingen, kom frem til målet før Tucks fly. Robert Tuck har siden fortalt om den «ganske eiendommelige» taktikken Tony Bartley tok i bruk her.

«Han gikk ned på styrbords side av flokken, brente løs mot den første sveiten fra siden. Etterpå hoppet han over første sveit, fløy under neste, og hoppet over den tredje igjen. Slik drev han og hoppet bukk hele veien fremover, og jeg så tydelig at han skjøt to Dorniere i flammer på den første vendingen. Det var den frekkeste form for flyvning jeg har sett i mitt liv. Karene i hans egen sveit forsøkte å følge etter, men de var ikke så raske i vendingen.

Tony var gutt som hadde vasket seg. I disse første, spennende dagene var han et strålende eksempel for alle oss andre. Han gikk løs på jobben med nebb og klør, og var alltid i sprudlende humør. Jeg er ikke sikker på om vi alle er klar over hvilken strålende kar Toney Bartley var.»

Tuck, som førte sin sveit inn på venstre side av bombeflyene tok også i bruk en litt uvanlig taktikk denne dagen. Han trakk gasshåndtaket tilbake og slo ut flapsene så de tjente som luftbremser. På den måten kunne han ta bedre sikte og ha lengre tid til å skyte på. Med den store farten han hadde da han kom ut av stupet var det store sjanser for at flapsene ville bli slitt av, men det var en risiko han mente han kunne ta: Bombeflyene måtte stoppes før de kunne slippe lasten sin over målet. Jo flere skudd han kunne få sendt mot dem i den første vendingen, jo bedre var det.

Da flapsene sprang ut like etter at han flatet ut etter stupet, skalv Spitfiren som et aspeløv, men flapsene holdt og flyet holdt. Han ble slengt forover i setet og hang rett ut i selene da farten med ett gikk ned til 300 kilometer i timen. Det tok ham et par sekunder å bringe flyet i trimm og sjekke gyro-indikatoren, og i neste øyeblikk lå han på linje bak den siste Dornieren.

Han åpnet ild på knappe 400 meters hold. Kulene hans slo inn i vingeroten, skroget og styrbords motor på bombeflyet. Farten hans var lav nok til at han kunne holde ildgivningen konstant til salvene hans satt der de skulle. Flyet bikket over til høyre, og vrakrester begynte å drysse ut fra det.

Skytteren i vingetårnet brente løs mot ham med alt han hadde å skyte med, men til tross for den korte avstanden og jagerens reduserte hastighet, fikk han ikke inn noen treffere. Skytterne på den sveiten med Dorniere som fløy til høyre for Tuck åpnet ild mot ham, og en strøm med kuler slo inn i cockpiten rundt benene hans. Han kjente plutselig en stikkende smerte i det høyre låret, men da han forvisset seg om at han fremdeles kunne røre foten uten vanskelighet, gikk han videre med jobben.

En svart røksky slo ut fra Dornier-flyets høyre motor. Flyet veltet over på siden. Tuck stupte ned under det og sendte en salve mot det nedenfra. Han holdt ilden til Spitfiren tapte flytefarten, og da han til slutt måtte sette snuten nedover for å få opp farten igjen så han to av besetningen på bombeflyet hoppe ut i fallskjerm. Han ventet på at de to andre også skulle hoppe ut, — såvidt han visste skulle det nemlig være fire mann i en Dornier, men de kom ikke. I stedet slo flammene plutselig ut fra det sønderskutte flyet og i neste øyeblikk styrtet det brennende mot jorden.

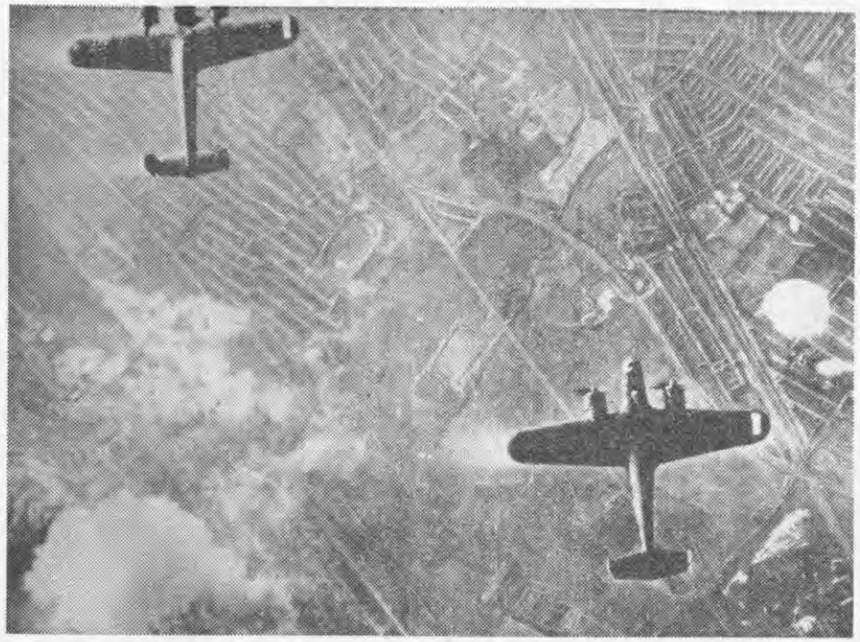
Tuck ga full motor igjen og satte kursen for den neste sveiten. Tyskerne lot til å ha kamphumøret i orden. De forsøkte så godt de kunne å holde formasjonene sine samlet, men de hadde tapt mange fly allerede og Spitfireflyverne ga dem ikke et øyeblikks fred. Gang på gang stupte de ned mot bombeflyene og sendte en dødelig strøm med bly gjennom vinger og skrog. Til slutt svinget de første sveitene tilbake nordover, mot basen, bort fra målet og de hisse angriperne, med bombelasten ombord.

Tuck valgte ut et ensomt bombefly og pepret det på 300 meters avstand. Dornieren satte snuten nedover og gikk mot bakken i et slakt stup og med fulle motorer. Bob fulgte like etter. Han så hele tiden i speilet for å forvisse seg om at han ikke ble angrepet bakfra, men det var ikke tegn å se til et eneste 110-fly. Fra bombeflyet ble det heller ikke skutt mot ham. Han så ingen røkstriper fra motorene, og han så heller ikke noen hoppe ut. Flyet lå støtt på kurs og farten økte, like til det slo inn i en sanddyne og eksploderte. En høy ildsøyle slo opp, og etterpå ble vraket innhyllet i flammehav.

Med nesten tomme bensintaker og tomme patronbelter i vingene, satte Tuck kursen for Hornchurch igjen. Han holdt seg i 500 meter over kanalen, og for hvert minutt som gikk økte smertene i låret hans. Da han følte etter skuddsåret fant han at hele låret var badet i blod. Han fant flengen og forsøkte å stoppe blodet med lommetørkleet sitt, men han visste ikke om det hjalp.

Men han følte seg ikke svak eller dårlig, så han gikk ut fra at han ikke kunne være alvorlig såret.

Han satte flyet ned på Horn-



Et tysk bilde av Dornier 17 bombefly over London, sommeren 1940. Mange slike Dornier falt for Tuck's kanoner i denne tiden.

church, klatret ned fra cockpiten og humpet rundt og undersøkte vinger og skrog. Han fant ingen alvorlige skader, bortsett fra noen kulehull nederst ved cockpiten og en dyp fure etter en kule som hadde streifet hetten.

Benet hans føltes ganske stivt og stølt nå. Han stakk hånden i bukselommen og fisket opp et pennystykke som var slått hult som en skje. Denne pennyen hadde stoppet en av kulene, men den neste måtte ha gått inn i låret. Han stakk den skålformede pennyen i brystlommen og stolpret inn til plass-legen.

Legen undersøkte såret mens Tuck tok imot Tony Bartleys og Allan Wrights rapporter om operasjonen.

Pete Cazenove, en av de yngste flyverne i skvadronen, hadde ikke vendt tilbake. (Det viste seg senere at han var skutt ned og hadde landet i fallskjerm i nærheten av Calais. Her hadde han sluttet seg til de infanteriavdelingene som forsvarte dette brohodet, hadde kjempet sammen med dem til siste slutt, og var blitt tatt til fange sammen med dem).

Legen fant et lite, dypt hull midt på låret til Robert Tuck.

— Det ligger noe derinne, sa han. — Inne i muskelvevet. Det er en kule antagelig. Jeg tror det er best vi får fjernet den med det samme. Hopp inn i bilen min!

De kjørte over til Romford-hospitalet, og Tuck ga vakthavende kirurg beskjed om at operasjonen måtte foretas slik at han kunne gå på foten igjen om senest et par timer. Han hadde ikke tid til noe sykeleie.

Kirurgen rynket pannen og anviste Tuck plass på operasjonsbordet. Operasjonen tok to minutter. Legen fant ikke noen kule. Derimot fant han en mutter, en liten aluminiumsmutter fra en av rorpedalene. Den måtte være blitt truffet av en maskingeværkule og slynget inn i låret hans. Den satt dypt, men den hadde ikke rukket frem til benet.

Legen bandasjerte låret, og etter en times tid var Tuck tilbake i messen på Hornchurch. Han hadde to suvenirer med seg, en duraluminiumsmutter og en penny som hadde stoppet en kule. Pennyen har han alltid hatt på seg siden. Han påstår at den bringer lykke.

Når en tar i betraktning de opplevelsene Squadron Leader Robert Tuck fremdeles hadde i vente, kan en være tilbøyelig til å være enig med ham.

Forts. neste nummer.

Følg med i Tuck's bedrifter!

Neste kapitel i beretningen om den eventyrlige og «udødelige» Robert Stanford Tuck kommer i neste nummer av bladet og har titlen:

«MESSERSCHMITT MOT SPITFIRE»

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

GLASSKULEN

Flora er falt i Joto's hender og blir presset til å snakke. Nedsenket i glasskulen røper hun at Raca hoppet i vannet med de hemmelige tabellene fra flyet hennes. Raca er imens reddet av Terno og på vei til Atlantide . . .

fortsettes i neste nummer.

FVsbS

FLYVÅPNETS SAMBANDS- OG RADARSKOLE

Skolen gir deg en opplæring som gir deg en god start i livet. Utnytt tjenestetiden! Du får alle opplysninger om skolen ved å skrive til: **FORSVARETS REKRUTTERINGSKONTOR, Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.**