

Nr. 2

75 øre

LUFTENS HELTER



Heiner Jansen

Duell i luften



LUFTENS HELTER

«LUFTENS HELTER» er et nytt blad for flyinteressert ungdom i alle aldre.

«LUFTENS HELTER» bringer spennende fly-historier bygget på opplevelser fra virkeligheten.

«LUFTENS HELTER» presenterer menn og kvinner som har gjort seg fortjent til titelen Luftens Helter, fra pionerene som banet vei for vingene til dagens menn som bygger fremtidens fly.

✱

INNHold:

Duell i luften

Mt. Everest beseiret — med 30 m. margin

Flypost

✱

NR. 2 — JUNI 1955 — 1. ÅRG.

Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

Redaksjon og ekspedisjon: Storgt. 31. Oslo. Tlf. 41 09 87

DUELL I LUFTEN

Av

Heiner Jansen



I.

Det var på tide å snakke litt med kontrolltårnet i Lauag-Ilocos. Flykaptain Pedro Perlas overlot flyet i annenpilotens hender, gjespet og strakte seg etter mikrofonen. Straks etter gikk signalene ut i eteren. Først flyets kjenningstegn, så anropet:

— DKB-6 her! DKB-6 her! Anroper Lauag! Anroper Lauag!

Ikke noe svar. Flyledelsen i Lauag ga ikke livstegn fra seg på tross av at Perlas gjorde flere forsøk.

— De sover naturligvis, hele banden. Som vanlig. . .

— Du har nok rett, Felix, nikket Perlas. Han trakk på skuldrene og la fra seg mikrofonen.

— Skal jeg overta? spurte han.

Reservepilot Felix Gaston ristet på hodet.

— Nei, hvil deg, du. Det kan du trenge. Forresten går det så fint akkurat nå at vi godt kunne ta fall-skjermene og hoppe av uten at de der inne merket det engang. Han gjorde et kast med hodet mot kabindøren som skilte dem fra de ni passasjerene.

Perlas lo. — Du er ikke klok, sa han med ettertrykk. Så lente han seg tilbake i stolen, skjulte et nytt gjesp bak hånden og tok så opp lommestørkleet for å tørke svetten av pannen.

— Svette du, Pedro? sa Gaston. — Nå det er så svalt og fint. . .

Perlas brydde seg ikke om å svare. Det var kvelende varmt i den trange førerkabinen, og skjønt de satt med oppbrettede skjorteermer, svettet de begge to så det dampet av dem. Men Gaston ville aldri la seg merke med at det var varmt. Skulle man greie seg i klimaet her, måtte man bære ikke ense det, mente han. Og det kunne Perlas på sett og vis være enig med ham i. De fløy på ruten Batavia —Manila. Og skjønt flyet, et av Philippine Airlines tomotors passasjerfly av typen DC-3, også kalt «Dacota» fløy i 1500 meters høyde, kjentes heten nedenfra som et varmt omslag.

Flyet hadde bare to manns besetning på denne turen. Like før starten fra Manila hadde nemlig telegrafisten plutselig fått et nervøst sammenbrudd og måtte under legebehandling. Det var forresten noe mystisk ved dette sammenbruddet hans. Legene hadde ikke kunnet bli klok på hva det var og hadde stilt ytterst svevende diagnoser. Og ikke hadde Perlas og Gaston kunnet vente på noen klarere beskjed om kameratens tilstand. Starten kunne ikke utsettes. Ruten måtte holdes, det gikk ikke an å sviakte passasjerene.

Men det var bare rent unntagelsesvis det ble gitt tillatelse til flyvning uten fulltallig besetning, og det hadde vært en hel del vanskeligheter. Men da Gaston hadde telegrafist-sertifikat og været så lovende ut, og ikke minst fordi de to var ansett for å være blant selskapets mest erfarne flyvere, gikk det da i orden til slutt.

Stillehavets øyverden kjente de to som sine egne lommer. Her hadde Perlas lært seg alt han visste om flyvning. Og lærdommen hadde han fått i den hardeste skolen en kunne tenke seg... den blodige krigen mot Japan. Det var sjette året han fløy for Philippine Airlines, og han hadde vunnet seg et legendarisk ry. I 1947 hadde han opplevd den forferdelige hvirvelstormen, som amerikanerne kalte «Rita», og som herjet som en atombombe på Filippinenes vestkyst. Han hadde da vært underveis til Borneo, men flyet hadde ikke greid å unngå tyfonens utløpere, og Perlas var blitt nødt til å nødlande med flyet fullt av passasjerer under temmelig dramatiske omstendigheter. Men selv det eventyret hadde han tatt like rolig som alt annet. Ingen hadde ennå sett ham tape hodet, når det gjaldt flyvning.

Felix Gaston hadde vært annenpilot for Perlas i mange år. Han var flere ganger blitt tilbudt jobb som førsteflyver, men hittil hadde han sagt nei. Han foretrakk å fly sammen med sin venn Pedro. Han anså deres vennskap for å være betydelig viktigere enn en forfremmelse. Rangen som flykaptein kunne aldri oppveie samværet med Pedro. Et hardt og farefylt liv hadde knyttet dem til hverandre med utallige bånd av felles opplevelser.

Nå anropte Perlas igjen kontrolltårnet på flyplassen som var målet for deres dagsetappe:

— DKB-6 her! Anroper Lauag! Sover dere fremdeles?

Og mot forventning kom svaret straks:

— Lauag her! Hva bråker dere for der oppe?

De to flyverne lo. Så svarte Perlas:

— Fordømte såpekokere der nede... hvorfor svarer dere ikke? Er det ikke meningen vi skal få lande i dag? Eller skal jeg barbere kontrolltårnet for dere?

— All right, dere kan komme ned. Jeg håper bare dere har noe pent ombord, svarte innflyvningslederen.

— Da skal du få ditt livs største chance, svarte Perlas. — På passasjerlisten har vi for eksempel frøken Peggs fra Ohio. Snertent lite kjei, kan du tro. Vil du snakke med henne?

— Hvor gammel er hun?

— Født 1887 i Birming, California.

Det ble stille en stund. Perlas og Gaston så på hverandre, så satte de i å le.

Nå kom stemmen igjen. Den lød temmelig kjølig, konstaterte de. Nå var det ikke snakk om søte jenter lenger.

— Kom ned straks! lød ordren. — Ellers lar jeg flyet fra Tokio fly inn før dere.

Perlas gikk inn til passasjerene.

— Vi lander nå, sa han. — Vær så snill og ta på sikkerhetsbeltene.

Gaston så seg om, så strupet han langsomt gassen og førte samtidig spaken frem. Flyet lystret villig. Havet kom stadig nærmere, blygrått og uendelig. I neste øyeblikk svingte de ned mot Lauag, som lå badet i ettermiddagssolens flammende stråler. Luften ble med en gang nesten ikke til å puste i. Tropeheten trengte inn i flyet, atmosfæren skalv av varme.

Enda noen sekunder, så var flyet på bakken, rullet langsomt forbi kontorbygningene og stanset med et lite hopp på sin vante plass. Bakkemannskapene overtok det, og Perlas og Gaston kunne gå opp i kontrolltårnet.

II.

De to flyverne koblet av etter en slitsom dagsetappe. Langsomt slentret de gjennom Lauags larmende hovedgate og blandet seg med det brokete myldret av mennesker fra alle verdenshjørner: små, skjevøyde kinesere, skjeggete muhammedanere,

leende malajere og alvorlige indere, blandet med representanter for nesten alle europeiske folkeslag. En fargerik blanding. En fengslende by.

Plutselig, som om en rullegardin var trukket ned, tok tropenatten herredømmet over Lauags sydende smeltedigel. Det ble fullstendig mørkt, tross at det i grunnen ennå var nokså tidlig på kvelden.

Pedro Perlas stanset og så opp mot den mørke himmelen, hvor svake stenk av rødt og fiolett ennå holdt seg et par minutter.

— Er du game på en drink? spurte han.

Gaston nikket.

— I den vanlige bulen? fortsatte Perlas.

— All right.

— Det var da svært så tankefull du er i kveld. Hva er det du går og grubler over, Felix?

Gaston kvakk til. Han hadde vært langt borte i tankene.

— Å, ikke noe særlig, sa han fort.

Perlas stanset og så granskende på sin venn.

— Sikkert?

De fortsatte og drev med den uopphørlige menneskestrømmen nedover mot havnen. Her begynte byen å vise et djervere ansikt. Dette var bordellenes, nattkafeenes, basarenes og de tvilsomme eksistensers bydel. Her lå også nattklubben «Nan Hai», hvor en europeisk jente ved navn Candida pleide å synge i baren. Og det var gjerne der de to flyverne tilbrakte sine frikvelder i Lauag. Den ene, Pedro Perlas, hadde ihvertfall vanskelig for å holde seg derfra. Gaston var derimot nokså uinteressert, men han ble med for at ikke vennen skulle behøve å gå alene. Pedro var svak for denne jenten, mens Gaston var gift og en stø kar, og han syntes det var hans plikt å sørge for at ikke Pedro rotet seg bort i noe tøys. Ikke for det, Pedro var jo kaptein og noen år eldre enn ham, så han skulle vel kunne ta vare på seg selv, tenkte Gaston og tente en sigarett, men iallfall er det nok best at jeg blir med. Nan Hai hadde ikke akkurat noe godt

ord på seg. Det kunne ikke skade at de var to i følge...

De famlet seg ned en krokett jerntrapp og kom inn i den lumre baren, hvor en svær vifte i taket kjempet en ulike kamp mot den fuktige varmen utenfra og de røkskyene som gjestene sendte ut.

De stanset og så seg om i lokalet. Alle bord syntes å være opptatt. Ingen tok den minste notis av de to flyverne. Jo, barkeeperen, en svart-smusket, fet fyr i en altfor trang tropesmoking, vinket til dem. Gaston oppdaget det og halte Perlas med seg bort til bardisken.

— God aften, senores, sa barkeeperen, som brøt på spansk. — Senorita Candida har bedt meg spørre dere om dere vil sitte ved hennes bord i kveld.

Gaston skottet på sin venn og syntes han oppdaget en antydning til rødme i det værbitte ansiktet hans. Han dyttet ham litt i siden.

— Å, Pedro, det går fremover, skjønner jeg, hvisket han. Høyt sa han henvendt til barkeeperen: — Kaptein Perlas og jeg føler oss meget smigret...

Barkeeperen viste de spisse hvite tennene sine i et bredt smil. Så ropte han på en kelner:

— Gino, hvis herrene til senorita Candidas bord. De er bedt om å sette seg ved det.

Kelneren nikket. — Vær så god, denne veien...

Han førte dem tvers gjennom lokalet og anbrakte dem ved et bord like ved den lille scenen. Så forsvant han uten å ta imot noen bestilling. Gaston skottet igjen på sin venn. Perlas så noe forundret ut.

— Fælt så fort den gjøken forsvant da, sa han og tok opp sigarettetuiet sitt. — Skal du ha?

Gaston rakk ikke å svare før kelneren kom tilbake med en sølvskinnende kjøler. En champagneflaskes smekre hals stakk opp av den. Med et skarpt smell fløy korken i taket. Kelneren skjenket i glassene deres og forsvant igjen. De to vennene så forundret på hverandre. Så fikk Gaston målet igjen.

— Er det du som har bestilt champagne? spurte han.

Perlas ristet på hodet. Han bøyd seg frem over bordet og løftet champagneflasken opp av kjøleren. En stund satt han bare og så på den, så rakte han den til Gaston.

— Jeg skjønner ingenting av dette, Felix, hvistet han.

— Veuve Clicquot-Ponsardin, leste Gaston andektig på den fine etiketten. — Det var da søren! Lurer på hvem som skal betale for denne flottheten.... Nå ja, blås i det. Vi skåler ihvertfall.

De løftet glassene sine, men akkurat da de skulle føre den skummende drikken til munnen, hørtes en trilende latter og en myk, melodios stemme sa:

— Vil dere ikke vente på meg da, mine herrer?

Candida sto foran dem.

De to flyverne reiste seg så brått at champagnekjøleren ville gått i gulvet, hvis ikke Gaston hadde greid å redde den i siste øyeblikk.

— Så, så, ta det bare rolig, sa den forførende stemmen.

De visste ikke hva de skulle svare. Overfor denne usedvanlige skjønnheten følte de seg så forvirret og forlegne som to konfirmanter. Hun smilte skøyeraktig med varme korallrøde lepper i et mykt, nesten barnslig rundt ansikt. De store, mørkeblå øynene så på dem.... først på Gaston og deretter på Perlas, og da fikk de plutselig et uttrykk av henført beundring. Huden hennes hadde en frisk farge som en epleblomst, og de lange, askeblonde lokkene ringlet ned mot den sølvglitrende lamékjolen, som blottet de runde skuldrene. Hun så rent ut som en nordisk storgårdsfrøken på vei til sitt første ball, og slett ikke som den scenevante nattklubbsangerinnen hun i virkeligheten var. Ingen visste med sikkerhet hvor hun kom fra eller hvordan hun var havnet her i «Nan Hai», men det ble fortalt at hun skulle være datter av en norsk skipper, som forliste et eller annet sted i Stillehavet. Gaston og Perlas hadde ofte snakket om henne, og Gaston

hadde en mistanke om at vennen var forelsket i henne. Nå, det var jo nokså lett å forstå, og hadde ikke Gaston selv vært lykkelig gift, så....

— Nå, vil dere ikke be meg om å ta plass? spurte Candida. — Jeg har en bønn til Dem, kaptein Perlas.

— Den er oppfylt på forhånd, stammet Perlas rødmende og trakk frem en stol til henne.

— Å, si ikke det så lettvint.

Men nå var Pedro Perlas blitt ordentlig oppglødd. — Jeg gjør alt for Dem, Candida, sa han ivrig.

— Nå, da så. Hun smilte skøyeraktig igjen. — Det jeg vil be om er at De skaffer meg en gran. Om tre uker er det jul, og jeg ville så fryktelig gjerne ha et ordentlig juletre.

— Et juletre?

— Å ja, vil De det? Jeg ville bli veldig glad. Et ordentlig juletre.... Det behøver slett ikke å være så stort, bare det er en gran. Jeg har lengtet så sårt etter en gang å kunne feire julen slik de gjør i min stakars fars land. Han var fra Norge. Ja, De syns vel det er rart, men han var sjømann.... Min mor døde, og han tok meg med ombord på skipet sitt.... Jeg var ganske liten den gangen, men jeg husker at vi hadde en vidunderlig reise helt til den fryktelige dagen da....

Hun tidde og tok med tåreblanke øyne imot sigaretten som Perlas bød henne. Hun tok noen dype drag av den og blåste så ut en røksky som skjulte ansiktet hennes da hun fortsatte:

— Skipet forliste. Alle ble reddet, men min far, som var kaptein, ville ikke forlate sitt fartøy så lenge han hadde håp om at det kunne berges. Hjelpen kom også tidsnok til å redde skipet, men min far druknet da han skulle komme seg ombord i bergningsbåten.

— Det var da fryktelig, fikk Gaston frem.

Perlas satt stum og merket ikke engang at han røkte så intenst at sigarettgloen nå svidde fingertuppen hans.

— De sier ikke noe, kaptein, sa Candida. — Jeg har kanskje kjedet

Dem med den sørgelige historien min?

Perlas kvakk til. Så stompet han sigaretten i det breddfulle askebeget og la armen om skulderen hennes.

— Slikt må De ikke si, Candida, sa han. — De må ikke tro noe sånt om meg. Jeg kunne gjøre hva som helst for Dem, for jeg elsker Dem. Jeg vil gifte meg med Dem. Jeg har elsket Dem fra første gangen De opptrådte her på Nan Hai. De skal få en julegran. Jeg kjenner noen flyvere i SAS. De kan skaffe en fra Skandinavia. Tenk ikke på det mere. Svar meg i stedet på om De....

Ordene sviktet Perlas. Han tok en ny sigarett av etuiet og stirret ned i bordet mens han tente den.

Gaston betraktet dem, han så at Candida ble rød i kinnene og langsomt bøyd seg nærmere Perlas. Det virket plutselig som om de begge var uendelig langt borte fra den sjofle nattklubben Nan Hai. Gaston reiste seg forsiktig. De la ikke merke til det, og han gikk stille mot utgangen. Der stanset han et øyeblikk og så seg om. De to satt der borte nøyaktig slik han hadde gått fra dem, tett inntil hverandre. Det var som om de ikke enset omgivelsene.

Garderobedamen kom med Gastons uniformslue. Hun hadde ikke stort klær på seg, bare noe som så ut som en blank, rød badedrakt, stormaskede strømper og høyhælte sko. Den røde «badedrakten» gjorde bare at hun så enda mer naken ut. Hun var halvblods, men det var ikke godt å si hvilken underlig raseblanding hun var av. Hun smilte til Gaston med fuktige lepper, og han så at hun knapt var mer enn et barn. Plutselig følte han en sterk trang til frisk luft. I farten fikk han ikke opp andre penger enn en dollarseddel, som han trykket i jentens hånd, og dermed løp han opp den bratte vindeltrappen i noen lange skritt. Så var han ute i det stummende mørke smugget, og tropekveldens sugende, klamme hete sluttet seg omkring ham. Han tente en sigarett og sto og så på fyrstikkens blaffende flamme til den

sloknet. Han var urolig. Han følte det som om en fare truet, men den var der bare som noe ufattelig, som en anelse om noe ond.

— Latterlige innbilninger! sa han høyt til seg selv i et forsøk på å få den beklemmende følelsen til å slippe taket i seg. Så strammet han seg opp og gikk raskt til foretningen for Philippine Airlines flyvere, som lå like ved flyplassen.

III.

Neste morgen, den 4. desember 1952, strålte solen fra en høy og blå Sydhavshimmel.

De to vennene var tidlig på bena. Gaston hadde nå helt ristet av seg uroen fra kvelden før og var i et glimrende humør. Perlas, som var blitt i Nan Hai atskillig lengre, var kanskje litt trett, men den nye lykken hadde fylt ham slik at han syntes utrustet med nesten overmenneskelige krefter. De var altså i god form begge to, da de kom opp i kontrolltårnet for å diskutere dagens rute med trafikklederen, en argentinert ved navn Laros.

Laros hadde en overraskelse til dem. På grunn av telegrafistens sykdom hadde flyledelsen bestemt at DKB-6 ikke skulle fortsette til Batavia, men i stedet overta formiddagsruten til Aparri, hvor en ny telegrafist ville møte frem dagen etter.

Gaston ble meget glad. Til Aparri var det bare en halv times flyvning, så ville de være fri for resten av dagen. Og i Aparri hadde han sin unge kone, som han på grunn av tjenesten så sjelden fikk anledning til å være sammen med. Nå ville han få anledning til å være hos henne et helt døgn utenom den vanlige fritiden. ja, kanskje enda lenger, hvis den nye telegrafisten ble forsinket av en eller annen grunn. Og sånt et heldig tidspunkt tilfellet hadde valgt.... akkurat nå da hans kone ventet seg en liten. Gaston var så glad at han kunne ha trallet og danset, hvis ikke respekten for trafikklederen hadde lagt bånd på ham. Perlas delte vennens glede, og i opprømt stemning gikk de ned fra kontrolltårnet.

De gikk til startbanen, hvor flyet sto og ventet med fylte tanker, grundig ettersett og flyveferdig.

— Er det klart? spurte Gaston den kinesiske mekanikeren som sto foran flyet.

— Alt klart, lød svaret. — Passasjerene har alt tatt plass. Og her er passasjerlisten.

Gaston tok listen og øynet fort igjennom den. Så rakte han den til Perlas, og de gikk ombord. Klokken var da 7.55.

— God morgen, hilste Perlas passasjerene.

— God morgen, svarte disse i kor.

— Når er vi i Aparri, kaptein? spurte en ivrig damestemme.

— Klokken 8,30, frue, opplyste Perlas.

— Så fort? Mange takk!

De to flyverne gikk inn i førerkabinen. I døren snudde Gaston seg rent uvilkårlig og så nærmere på passasjerene. Og han oppdaget da et ansikt på en av de to forreste plassene som forekom ham kjent. I farten kunne han bare ikke huske hvor han hadde sett det før. Men nå var det på tide å starte. Den venstre motoren ble sveivet i gang, og straks etter den høyre. Flyet rullet bortover startbanen.

Klokken var nøyaktig 8.

Gaston koblet inn radioforbindelsen med kontrolltårnet.

— O.k., kom svaret i høreklaffene.

— Vi letter nå, sa Gaston.

— Fint!

I samme øyeblikk øket flyet farten. Forsiktig ga Perlas mer gass. De to motorene brølte, og i en stor spiral steg Dacotaen mot den skinnende morgensolen over Det kinesiske hav. Lauag svant mer og mer. Snart så byen ut som en samling leketøyhus, og så ble den helt borte.

— 80 grader, kommanderte Perlas.

— 80 grader skal bli, svarte Gaston og la om kursen.

De sa ikke mere på en stund. Begge satt med sine egne tanker. Motorene spant fint, og flyet passet seg nesten selv. De steg ytterligere, og i 2 200 meters høyde passerte de Pascanvulkanen og la kursen østover

fra kysten. Til venstre hadde de da først Luzons nordkyst, og bak denne skimtet de Babuyanøyene, som syntes å være slengt hulter til bulter utover havet. Snart dukket Kap Engano opp. Og lengst ute i nordost skulle de snart kunne se den store bukten, som Aparri lå ved. Om et kvarters tid skulle de lande igjen.

I passasjerkabinen hersket en koselig, søvnlignende stemning. De fleste var reisevante folk og en halvtimes flytur bød ikke på noen interesse for dem. De koblet av, duppet litt av eller leste morgenavisene. Og de få, for hvem flyturen hadde nyhetens sjarm, var fullt opptatt av å betrakte det storslagne panoramaet, som bredte seg ut for dem.

Det var mest forretningsfolk som benyttet seg av flyforbindelsen mellom Lauag og Aparri. Men også en gammel dame, som skulle besøke sin datter, hadde betrodde sitt liv til dette fremkomstmidlet. Blant passasjerene var også en katolsk prest, som antagelig skulle til en misjonsstasjon. Og så var det mannen, som Gaston syntes han hadde sett før. Han var kineser, det var ikke til å ta feil av, men ellers var det ikke noe merkelig ved ham. Ihvertfall ikke noe en kunne oppdage ved et flyktig øyeblikk. Jo, det måtte i så fall være det at mannen var iført en temmelig oppsiktsvekkende blazer av et eien-dommelig leopardflekket stoff.

Bankkasserer Eduardo Diago, som satt på skrå bak ham, hadde en stund moret seg med å prøve å spekulere ut hva det kunne være for slags menneske som ville gå i et slikt plagg. Men da mannen aldri snudde seg og spørsmålet i grunnen var nokså uvesentlig, ga han det snart opp og viet seg i stedet til avisen sin.

Hadde Diago og de andre passasjerene visst hva kineseren i den leopardflekkete jakken hadde i sinne, så ville de ikke sittet så rolige og ubekymrede. I dette øyeblikket, da det knapt var fem minutter igjen til de skulle lande i Aparri, åpnet nemlig kineseren vesken sin og tok opp en pistol. Da han hadde skottet forsiktig omkring seg og overbevist

seg om at ingen av de andre passasjerene iakttok ham, slo han sikringen av på pistolen. Noen fare for at det svake kneppet skulle høres var det ikke. Kabinen var nok solid lyd-isolert, men motorduren var likevel for sterk. Dessuten var det vel ingen ombord på flyet som kunne tenke seg at noen skulle gjøre bruk av et slikt våpen.

Kineseren reiste seg og gikk langsomt og slentrende mot førerkabinen. Pistolen hadde han stukket i den høyre bukselommen, hvor han holdt den i hånden. Det så ut som om han ville ta opp lommeterkleet sitt eller noe slikt. Bakfra kunne det ihvertfall ikke sees noe mistenkelig.

Nå åpnet kineseren døren til førerkabinen og gikk inn. Han lukket døren etter seg og låste den, men det kunne naturligvis ikke høres ute i passasjerkabinen.

Diago hadde fulgt kineseren med øynene. Han visste at det var forbudt å forstyrre flyverne mens flyet var i luften, men syntes ikke han hadde noen grunn til å gripe inn. Det angikk jo ikke ham, mente han. Kineseren ville kanskje spørre om et eller annet, og antagelig kjente han ikke til forbudet. Kanskje var det hans første flytur. Ihvertfall var det noe som bare angikk flyverne, tenkte Diago og fordypet seg igjen i avisen.

Heller ikke i førerkabinen vakte den ubudne gjesten noen oppmerksomhet til å begynne med. Flyverne var nokså vant til at noen av passasjerene overtrådte forbudet mot adgang til førerkabinen. For det meste var det folk som ikke hadde fløyet før og var nysgjerrige etter å se hvordan et fly ble manøvrert. Slikt kunne en se gjennom fingrene med. Ihvertfall når forholdene tillot det. I dag var jo været ideelt, og forresten hadde de bare noen minutters flyvning igjen til Aparri. Kineseren kunne gjerne stå der, tenkte Perlas.

Den fremmede, hvis ansikt plutselig var stivnet i en hard grimase, sto nå med ryggen mot den låste kabin-døren. Med venstre hånden famlet han forsiktig bak seg og kjente etter

at døren var ordentlig i lås, slik at han ikke kunne bli overrasket av noen av passasjerene. Han hadde studert døren nøye på hele turen, og han visste at det ikke var mulig å åpne den fra den andre siden, når låsen var smekket i. Dette var av vesentlig betydning for resultatet av det kupet han hadde planlagt.

De to flyverne, som ante fred og ingen fare, konsentrerte seg imens om landingen. Kineseren tenkte de ikke et øyeblikk på.

Det var nettopp dette kineseren hadde ventet på. Forsiktig tok han et skritt frem slik at han kom til å stå rett bak ryggen til Perlas. Et smil gled fort over de stive leppene hans. I de skjeve øynene kom det et lurende uttrykk. Den høyre hånden løftet pistolen i passende høyde. Med den venstre hånden tok han opp av jakkelommen en liten papirlapp, og på den var det skrevet med maskin: «Lyd mine ordrer! Skrik ikke! Snakk ikke til hverandre. Prøv ikke å komme i kontakt med passasjerene! Gjør som jeg sier, ellers er det ute med dere. Dette er alvor!»

Han leste fort igjennom teksten en gang til, så bøydde han seg frem og plasserte lappen på instrumentbordet midt mellom Perlas og Gaston. Da han hadde gjort det, tok han fort et skritt tilbake og sto nå igjen med ryggen mot døren og med pistolen rettet mot de to flyverne.

Det var Gaston som først leste den mystiske beskjeden. Uten å spekulere nærmere over hva den kunne bety leste han den en gang til. Et mylder av heftige impulser fór gjennom ham. Først trodde han det måtte være en dårlig spøk og han forbannet seg selv for at han hadde glemt å låse kabin-døren. Men et fort blikk på den truende fremmede overbeviste ham om at her var det blodig alvor. Jeg slenger meg bakover og kaster meg over ham, for det gjennom hodet hans. Men mannen sto for langt unna. Det lot seg ikke gjøre å overrumple ham. Et forsøk på det ville vært det rene selvmord. Han måtte prøve å finne en annen utvei. Best var det vel at Perlas, som satt

der uten å ane at de hadde en pistolbevepnet galning ombord, fikk lese beskjedene. Gaston dyttet vennen i siden og stakk til ham lappen.

— Fort nå! freste kineseren på gebrokkent engelsk.

Perlas snudde seg forundret og stirret inn i den stålblå pistolmunningen.

— Hva... hva skal dette bety? fikk han frem.

— Hold kjeft! Les bare, svarte kineseren.

Perlas bet seg i leppen.

— Nå du gjøre som jeg si?

Perlas og Gaston vekslet blikk. Ingen av dem sa noe.

— Jeg skyte... du forstå? Slutt... ferdig...

Mannen måtte være en rømling fra

— Du fly Amoy!

— Amoy?

— Du ikke forstå? Jeg vil komme Amoy! Straks! Fort, ellers skyter jeg, og vi være alle ferdig...



et sinnssykeasyl. Kanskje det var best å prøve å ta ham med det gode. Var de heldige, kunne de kanskje snakke ham til fornuft.

— Hva vil De vi skal gjøre? spurte Perlas og prøvde å slå an en spøkefull tone.

Det var ikke til å misforstå. Fyren ville til Amoy. Han var tydeligvis ikke noen gærning, ihvertfall ikke i vanlig forstand. Hadde han kanskje et politisk motiv? Nå, blås i det. Nå gjaldt det å hindre ham i å kidnappe flyet med både passasjerer og beset-

ning. Perlas' hjerne arbeidet febrilsk. Tusen forskjellige ideer dukket opp... og ble straks forkastet som ugjennomførlige. Men om han skulle prøve å snakke med mannen, oppholde ham til kontrolltårnet i Aparri oppdaget at det var noe mystisk på ferde? Perlas bestemte seg for det.

— Jeg forstår, sa han rolig. — De vil altså til Amoy?

Kineseren nikket.

— Jaha, sa Perlas. — Det skulle ikke vært noe i veien for det, om vi bare hadde hatt nok bensin. Men det har vi ikke...

Ville han bite på den? Perlas ventet spent.

Kineserens ansikt var fullstendig uttrykksløst. Ikke med en mine røpet han hva han tenkte. Det var som å prøve å se tvers gjennom en fjellvegg. Ville han ikke si noe heller? Perlas kjente at det begynte å kribble i magen og at kaldsvetten brøt fram. Dette var ikke til å holde ut.

Plutselig fortrakk kineserens steinansikt seg til et bredt smil som blotet en rad brune tannsomper.

— Du lyver, jeg vet det, freste han. — Du fyller tankene i Lauag. Og nå du ikke komme med mere løgn, du fly Amoy, ellers du være ferdig..

Gaston hadde imens ikke sittet uvirksom. Da det fremdeles var Perlas som manøvrerte flyet, hadde Gaston hendene fri og kunne forsiktig løse sikkerhetsbeltet.

Banditten drev fremdeles på med å overtale Perlas til å fly til Amoy. Og Gaston håpet at han ville være opptatt med det en stund til, der han med nervene på hjelpenn ventet på en anledning til å kaste seg over kineseren.

Denne kastet nå et fort blikk ut gjennom siderutene. Gaston så sin chance. Med et tigersprang var han over pistolmannen. Men han hadde undervurdert sin motstander. Kineseren reagerte i brøkdelen av et sekund, snurret rundt og kjørte med forferdelig kraft høyre kneet inn i underlivet på Gaston. Støtet slengte Gaston bakover.

Perlas satt som på glødende kull.

Han kunne ikke se hva som foregikk bak ham, men han hørte at Gaston stønnet og forsto at kineseren hadde overtaket. Men han kunne ikke gjøre noe for å komme vennen til hjelp. Slapp han kontrollen over flyets manøvrering, risikerte han at de alle sammen omkom. Det var meningsløst. Han måtte prøve å holde ut. Vente på en chance. Nå hørte han at kineseren befalte Gaston å gå tilbake til plassen sin. Og straks etter sank vennen ned på stolen ved siden av ham. Han så på Gastons ansikt, så hvor forredid det var av smerte og han merket at hjertet hans dunket enda kraftigere.

— Nå du fly Amoy, hørte han igjen kineserens monotone stemme.

Perlas forsto at han måtte lystre mannen. Men det var et vanvittig vågespill å prøve å ta seg over til det kommunistiske Amoy. Stedet lå jo på den kinesiske østkyst, omtrent rett overfor det av nasjonalisttropene besatte Formosa, vel 800 kilometer fra Dacota-flyets nåværende posisjon! Det ville aldri gå. Han lurte på om kineseren var klar over hva en slik flyvning ville si. Først måtte de fly i minst tre timer over Det sørkinesiske hav, tre timer som et hjelpeløst bytte for kommunist- eller nasjonalistkinesiske jagerflyvere. Så måtte de gjennom luftrommet over kruttønnen Formosa, hvor man hvert øyeblikk kunne risikere å bli sprengt i filler. Og slapp de helskinnet fra det, sto det til slutt igjen de røde luftvern batterier omkring Amoy. Et fly med PALs kjennetegn ville være dødsdømt enten det havnet i den ene eller den andre fiendtlige leiren.

Perlas bestemte seg for å gjøre enda et forsøk på å appellere til kineserens fornuft.

— Jeg skulle gjerne fly til Amoy, sa han. — Men det lar seg ikke gjøre. Vi kommer ikke levende gjennom sperreilden. Og forresten er det for langt. Vi rekker ikke ut med bensin.

Men mannen var ikke mottagelig for resonnement. Det lot til at han ikke engang hørte etter hva Perlas sa.

— Du fly Amoy, gjentok han. — Eller jeg skyte. Og for å understreke truselen tok han et skritt frem og presseet pistolen mot ryggen til flyveren.

Perlas kjente pistolmunningen mot ribbenene. Han ga opp. Kineseren fikk overtta kommandoen.

Perlas la kursen nordover. Kompasset viste nå 345 grader. Altså rett på Formosa!

Flyet hadde hatt fulle tanker ved starten fra Lauag. Det skulle da kunne holde seg i luften i fem timer. Det var nesten en halv dag. Ved ettiden skulle altså deres skjebne være beseglet, hvis de ikke i mellomtiden på en eller annen måte greide å uskadeliggjøre den pistolbevæpnede gjærningen.

Men for de to flyverne gjaldt det ikke bare deres egne liv. De hadde også ansvaret for passasjerenes sikkerhet. Dette gjorde situasjonen enda vanskeligere for dem. De våget ikke å handle overilt, for hvis kineseren gjorde alvor av sine trusler, kunne ingenting holde flyet i luften. Med livløse piloter ville det øyeblikkelig styrte i havet. Men likevel, noe måtte gjøres . . .

Hva? De våget jo ikke engang å snakke til hverandre. Enda mindre kunne de komme i kontakt med passasjerene. Den urokkelige kineseren tok ikke øynene fra dem et sekund. Mordvåpenet var hele tiden rettet mot dem. En uforsiktig bevegelse . . . og han kunne brenne av. Det var nok alvor fra kineserens side, det kunne man ikke lenger ta feil av. Han syntes å være fast bestemt på at han heller ville risikere sitt eget og alle de andres liv enn han ville avvike en grad fra den kursen han hadde angitt.

Klokken var nå 8,35.

Etter ruten skulle flyet fra Lauag ha landet i Aparri for fem minutter siden.

I stedet fløy det ut mot havet igjen. Gaston spekulerte nervøst på om flyledelsen der nede hadde oppdaget den underlige manøvreringen. Nei, da ville den ha anropt dem. Men ra-

dioen ga ikke en lyd fra seg. Og selv våget han ikke å røre den.

Skulle han noen gang få se sin unge kone igjen? Få se barnet hun ventet? Skulle det aldri få se sin far? Det var forferdelig, og ikke engang en beskjed kunne han etterlate seg.

Kysten var forsvunnet. En etter en dukket Babuyanøyene opp og forsvant, de også. Nå hadde de bare hav under seg. Vann, solglitrende og uendelig, bare vann så langt øyet rakk. .

IV.

Dramaet i Dacota-flyets førerkabin hadde hittil gått passasjerene fullstendig forbi. Den gamle damen, som skulle besøke datteren sin i Aparri, var den første som begynte å få mistanke om at ikke alt var som det skulle. Hun så på klokken flere ganger, så ristet hun på hodet og snudde seg til den nærmeste medpassasjereren.

— Unnskyld, De skulle vel ikke kunne si meg hvor mye klokken er, sa hun. — Min er fem over halv ni, men det kan jo ikke være riktig, for da skulle vi jo ha landet for lenge siden.

Den katolske presten. . . for det var han som satt og duppet i stolen ved siden av henne. . . kvakk til. Han rettet seg opp og så seg søvnig omkring.

— Er vi fremme? spurte han.

— Nei, ikke ennå, svarte den gamle damen. — Det er derfor jeg spurte hvor mye klokken er.

— Uhum. . . . klokken. . . ?

— Ja. Min er fem over halv ni, men da går den vel for fort, ikke sant?

— Jo, jovisst, mumlet presten søvnig. Så halte han frem det store sølvuret sitt under prestekjolen, glodde en stund på det og snudde seg så mot damen. Det store, runde ansiktet hans skinte av forundring.

— Min er til og med ti over halv ni, sa han forbauset.

Den gamle damen rynket pannen. — Men da må det jo være noe galt,

sa hun. — Fort Dem, se ut gjennom vinduet. De som sitter nærmest.

Presten gjorde det.

— Det er bare hav å se, sa han bestyrtet.

— Nei, hva sier De? utbrøt den gamle damen. — Jo, så sannelig har De rett. Vi flyr jo rett over åpne havet!

Nå kom det liv også i de andre passasjerene. Den sensasjonelle oppdagelsen gikk fra munn til munn, og opphissede hender prøvde å åpne døren til førerkabinen. Men det var umulig. Det hjalp ikke å banke på heller. Døren var forsvarlig låst.

Plutselig kom bankkasserer Eduardo Diago til å huske kineseren i den leopardfarvete jakken. Hvor var det blitt av ham? Han var ikke blant passasjerene. Altså måtte han fremdeles være inne hos flyverne. Hva gjorde han der? Var det han som hadde låst døren? Han kunne vel aldri ha. . . .

Eduardo Diago ville ikke tenke den forferdelige tanken til ende. Kunne kineseren. . . . Nei, så ille var det vel ikke. Det var da helt utrolig. Døren hadde naturligvis bare gått i baklås, og kineseren sto der helt troskyldig og så på manøvreringen av flyet. Det var så lett å bli grepet av panikk ganske unødig. Bare fordi han, Diago, hadde vesken full av store pengesedler, to millioner dollars, som skulle til banken i Aparri, innbilte han seg det verste. Han måtte prøve å falle til ro. Selvfølgelig hadde forsinkelsen og denne lille utflukten til havs sin naturlige forklaring. Det hadde allting når en bare ga seg tid til å tenke rolig over det. Formodentlig var luftrommet over Aparri ikke klart for innflyvning akkurat nå. Eller så var det en annen teknisk årsak, som bare fagmannen kunne forklare. Ihvertfall måtte han ta det med ro. . . . og kanskje prøve å berolige medpassasjerene sine. Ja, det ville han. . . .

V.

Perlas og Gaston så på hverandre, da bråket fra passasjerkabinen trengte inn til dem. Kineseren mer-

ket det også, og ga dem et overlegent blikk.

— Jeg har låst døren, sa han selvsikkert.

Men det lot til at han ikke var så helt trygg på seg selv. Det rykket nervøst omkring de skjeve øynene, og da bankingen på døren etterhvert gikk over til en voldsom dundring, kunne han ikke holde seg fra å ta et skritt tilbake og kjenne på døren.

Nå hadde de to flyverne den chansen de hadde ventet på. Flyet var i 2000 meters høyde. Nå om aldri før burde det gå an å få gulingen til å miste fotfestet. Det fikk ikke hjelpe om også passasjerene ble rystet litt om hverandre. Det var ingen annen utvei. Perlas måtte ta risiken. Hadde han flaks, ville de slippe fra eventyret med noen blå merker. Noen benbrudd og en og annen hjernerystelse var det naturligvis også best å regne med. Men var ikke dette å foretrekke fremfor den absolutte utsettelsen, som sikkert ventet dem, hvis kineseren uhindret fikk utføre den vanvittige planen sin? Perlas mente det. Og nå var det rette øyeblikket inne. Alt måtte skje i løpet av noen dyrebare sekunder.

Perlas bet tennene sammen, la om høyderoret og svingte flyet ned i en halsbrekkende styrtflyvning. Motorernes dumpe larm ble forvandlet til et skingrende hyl. Den glitrende havflaten nærmet seg med en uhyggelig fart. Og farten øket stadig: 400, 450, 500, 550 kilometer i timen. . . .

Så gikk det et støt gjennom hele flykroppen. Perlas hadde rettet flyet opp, og nå bar det oppover igjen. Med kolossal kraft presset trykket de to flyverne bakover i setene. Hele flyet skalv fra vingespiss til vingespiss.

Så fulgte en fort sving til venstre, og det syntes som om flyet skulle tippe rundt. Men Perlas, som var trent i denne leken, var forberedt. Han lot flyet ta svingen ordentlig ut til de kom på rett kjøll igjen. Så kastet han et fort blikk bak seg for å iaktta virkningen av manøvreringen.

Kineseren holdt seg fremdeles på bena.

Perlas kjente at angstsvetten gjorde ham klam over hele kroppen. Hadde det hele vært forgjeves? Var det den onde selv de hadde fått ombord?

Perlas gjorde seg klar til å fortsette flysirkuset. Nå måtte det lykkes, tenkte han.

Men kineseren var for snar. I samme øyeblikk som Perlas snudde seg gikk skuddet av!

VI.

Klokken var 8,40. I passasjerkabinen var det et forferdelig virvar. Ingen hadde vært forberedt på den voldsomme manøvreren, og de fleste hadde løst sikkerhetsbeltene da de så at flyet hadde forandret kurs. Nå lå de hulter til bulter i kabinen. Alle hadde fått noen kraftige knups, men heldigvis var ingen blitt alvorligere skadd.

Eduardo Diago var den første som reiste seg da flyet var kommet på rett kjølgjen. Fortumlet tok han seg til hodet, så klarnet det plutselig for ham og han styrtet frem til døren.

Den var fremdeles låst.

— Kom og hjelp til her! ropte han til de andre passasjerene.

Og nå forsøkte de med forente krefter.

Men døren lot seg ikke rokke.

— Caramba! bante Diago. — En gang til. Nå!

Men de stanset på halvveien, for i det samme hørtes et pistolskudd gjennom motorlarmen.

— Det blir jo skutt på oss! ropte den gamle damen. — Hva skal vi . . .

Ordene ble sittende fast i halsen på henne. Flyet begynte nå å oppføre seg som en beruset syklist. Det slingret voldsomt, snudde så nesen ned mot havet, men bare for et sekund, så bar det oppover igjen, og de ble slengt bakover.

Gastons første tanke, da skuddet smalt og Perlas sank sammen over instrumentbordet, var at flyet måtte reddes fra å styrte. Med en kraftanstrengelse greide han å rette flyet opp. Det var i siste øyeblikk . . .

hadde de styrtet noen meter til, ville de ikke hatt tilstrekkelig med luft under vingene. Først da flyet var i normal stilling, våget han å snu seg.

Han stirret rett inn i pistolmunningen.

— Du fly Amoy, sa den monotone stemmen.

Gaston så at kineserens pekefinger krøkte seg om avtrekkeren, og med døden i hjertet ventet han på at skuddet skulle gjøre slutt på alt sammen.

Han fikk vente. Kineseren hadde tydeligvis ikke noe hastverk med å komme til helvete. Han senket pistolen og smilte et skjævt, onsdskapsfullt smil.

— Du vil dø? sa han hånlige. — Du ikke tenke på at du være kaptain nå? Du ha glempt passasjerene?

Gaston kvakk til som om han var truffet av en piskesnert. Skurken hadde rett. Det var ikke ham selv det gjaldt nå. Han måtte tenke på sitt ansvar. Hans eneste chance var å forhandle med morderen. Hans venns morder! Gaston bet seg i leppen så han kjente blodsmaken i munnen. Kineseren hadde kaldblodig skutt Perlas. Myrdet hans beste venn.

— Nå, du har bestemt deg?

Gaston svarte ikke. Han hadde sett at vennen ennå rørte på seg. Han var altså ikke død. Det var tydelig å se at han pustet fremdeles, skjønt uhyre svakt. Da var det ennå håp. Kanskje Perlas' liv kunne reddes. Men han måtte komme under legebehandling. Hvor skulle han få tak i en lege?

— Du ikke vil svare?

Gaston anspekte viljen sin til det ytterste og strammet seg opp.

— Jo, sa han.

— Du vil fly Amoy?

Gaston nikket med bortvendt ansikt.

— Du ikke lage noe tull, fortsatte hans plageånd. — Ellers du også være ferdig . . .

— Hva er det du maser for? freste Gaston rasende. — Er det ikke nok med at du har drept kameraten min? Prøv nå å ta det med ro. Jeg flyr jo

mot Amoy eller hvor du vil. Det spiller i hvert fall ingen rolle, for vi kan ikke holde oss i luften lenger enn en halv time. Da er det slutt på bensinen . . .

— Du prøve å bløffe. Jeg vet at tankene var fulle i Lauag.

Det visste Gaston også. Og han var klar over at kineseren også visste det og at det var bare tøv å prøve å bløffe ham på det punktet. Det var tydelig at skurken hadde forberedt sitt kup meget omhyggelig og at han hadde rede på at rent teknisk var det ikke noe til hinder for at Dacotaen kunne gjennomføre en flyvning til det kinesiske fastlandet. Likevel drev Gaston på med sin lille løgn. Og han hadde sine gode grunner til det. Han ville nemlig sette kineserens kunnskaper i navigasjon på en prøve og etter hvert forsiktig legge om kursen fra 345 grader til 165, så de til syvende og sist ville lande i Aparri i stedet for på sørkysten av China.

Men kineseren holdt øye med kompasset. Da nålen sakte begynte å svinge til siden, tok han et skritt frem og trykket pistolmunningen inn i ribbenene til Gaston.

— Du må holde kursen, mumlet han truende. — Ellers . . .

Lenger rakk han ikke. Den hardt sårete Perlas hadde imens greid å få av seg sikkerhetsbeltet, som hadde holdt ham bundet til førersetet, og nå anspekte han sine siste krefter i et forsvilt forsøk på å få kineseren overende.

Et øyeblikk så det ut som det skulle lykkes. Overrumplet av det uventede angrepet tumlet kineseren bakover. Men da Perlas forsøkte å utnytte sin fordel, sviktet kreftene ham. Han mistet taket på mannen, og kineseren fikk balansen igjen. Pistolen hadde han fremdeles i hånden. Lynsnart løftet han den og fyrte den av rett i ansiktet på sitt hjelpe-løse offer.

Skuddet traff Perlas i høyre tinningen på mindre enn en meters hold. Uten å gi en lyd fra seg sank han i gulvet, som snart ble farvet rødt av hans blod . . .



VII.

Blant passasjerene, som ennå ikke var kommet til hektene etter det første skuddet, utløste kineserens annet skudd en ny panikkbølge. Bare Eduardo Diago bevarte hodet kaldt. Han skjønte at hvis noe nå skulle kunne redde dem, så krevdes det en rask aksjon. Kineseren måtte uskadeliggjøres øyeblikkelig. Ennå holdt flyet seg på rett kjølgjen, altså måtte en av de to flyverne være i live fremdeles. Men når som helst kunne turen komme til ham også . . .

Diago betraktet medpassasjerene sine og smilte beskt. Her kunne han

nok ikke regne med noen hjelp. Hadde de i det minste hatt vett til å legge seg på gulvet så de ikke risikerte å bli truffet av en kule fra gærningen inne i førerkabinen, tenkte han.

Dermed huket han seg ned og gikk i denne stillingen bort til kabin-døren. Han måtte gjøre et nytt forsøk på å sprengte den, koste hva det ville.

Kineseren sto igjen med ryggen mot døren og pistolen rettet mot Gaston, da han plutselig hørte en svak knakende lyd bak seg. Det hørtes som om noen forsøkte å benne opp låsen med en kniv eller et lignende redskap. Gaston hadde også hørt lyden, og det kjentes som om farmene hans knyttet seg sammen av spenning. Bare det kunne lykkes før kineseren greide å hindre det! Her var det iallfall en chance. Selv var han jo hjelpeløs, opptatt som han var av flyets manøvrering.

Det gikk noen minutter. Ennå syntes det som pistolmannen ikke enste at noen prøvde å bryte opp døren. Gaston begynte nesten å håpe. Han holdt nå stø kurs på Formosa for ikke å irritere kineseren unødig. Det gjaldt at fyren kunne føle seg trygg, få ham til å slappe av så mye som mulig, så hans aktpågivenhet ikke var så skarp.

Det var gått fem minutter siden Gaston først oppdaget den forgjettende lyden. Ennå hadde ingenting hendt. Kanskje det var håpløst likevel. Dørlåsen var solid. En kniv var ikke noe større tess som verktøy. Og så forsiktig som mannen der ute måtte arbeide kunne det ta timer før han fikk bukt med låsen. Hvis han da i det hele tatt greide det. Og imens måtte kineseren naturligvis skjønn hva den knakende lyden betydde. Gaston mistet motet igjen. Det var nok altfor urimelig å håpe på at passasjerene skulle kunne komme ham til hjelp. Selv om de mot formodning kunne få opp døren. Hva ville så hende? Det var neppe sannsynlig at noen av dem var bevæpnet.

Låsen var solid og foldekniv et

dårlig innbruddsverktøy, men Diago ville ikke gi opp. Han visste hva det gjaldt. At hans eget og alle de andres liv var avhengig av at han fikk opp døren før gærningen der inne rakk å myrde også den andre flyveren.

Det syntes som om hans iherdige anstrengelser skulle bli belønnet. Endelig skrapte knivbladet mot selve låskolven. Gleden gikk som en varm bølge gjennom Diago. Snart skulle han kunne benne kolven til side, og så . . .

Nå var det gått opp for kineserne at noen holdt på å bryte seg inn. Han kvakk til og lyttet. Han skottet fort bort på Gaston og overbeviste seg om at denne var fullt opptatt med manøvreringen av flyet.

Kineseren la for dagen en iskald ro. Han sto helt urørlig et øyeblikk og lokaliserte lyden enda en gang. Så senket han pistolen i høyde med hoften, snudde seg lynsnart og skjøt gjennom døren. To skudd.

Gaston snudde seg og møtte kineserens blikk.

Fra passasjerkabinen hørtes bare et dumpet brak og et svakt stønn. Alle der inne var nok helt lammet av skrekk.

— Morder! Dobbeltmorder! skrek Gaston i maktesløst raseri.

Kineseren løftet pistolen igjen og siktet midt mellom øynene på flyveren. Pekefingeren hans strøk lik-som kjælent over avtrekkeren.

Gaston fór sammen og hendene hans skalv. Han frøs tross den kvælende varmen. Han torde ikke snu seg. Døden var tett innpå ham. Avstanden var for kort til at kineseren kunne bombe. Gaston satt som om han var hypnotisert av pistolmunningen. Han kunne ikke gjøre noe.

Morderen syntes å fryde seg over situasjonen, og et kort øyeblikk gled det et ondskapsfullt flir over stenansiktet hans.

-- Du være redd nå, ikke sant? sa han.

Gaston svarte ikke.

Kineseren trakk på skuldrene. Så sparket han Perlas' livløse kropp til

side og satte seg på den dodes plass ved siden av Gaston.

— Nå du fly fort til Amoy, sa han nesten vennlig. — Så du ikke mer behøve være redd.

VIII.

Klokken var 8.56.

Gaston visste at flyet ikke kunne holde seg i luften lenger enn tre timer. De var nå snart midtveis mellom Formosa og Luzon. Alle øyene var forsvunnet. Under seg hadde de Det sørkinesiske hav. For en, som ikke var navigasjonskyndig, var det ikke mulig å lokalisere seg. I forvisning om dette gjorde Gaston et nytt forsøk på å avvike fra den av morderen anviste kursen. Bare ved hjelp av siderorene begynte han å gjøre en svak høyresving.

Kineseren, som satt på det venstre føreraset, syntes ikke å legge merke til manøvreren. Hans oppmerksomhet var helt konsentrert om flyverens bevegelser.

To, tre, ja, fem graders avdrift. Ennå hadde ingenting hendt. Gaston sendte flyet ut i en uendelig stor bue. Det tok på nervene. Han våget ikke å gjøre svingen snevrere, men den måtte heller ikke bli større. Akkurat samme rorleiet var den eneste chansen. Metoden var langsom, men med tid og stunder ville den gi et resultat. De hadde allerede avveket ti grader. Gaston tenkte problemet gjennom: Om ti minutter flyr vi sørover igjen, da har vi drevet 180 grader. Har jeg flaks, kan vi kanskje til og med lande i Aparri . . .

Gaston var ikke akkurat noen religøs mann. Han var i hvert fall ikke frommere enn de fleste flyverkameratene sine. Men i dette øyeblikket tenkte han tilbake på det han hadde lært som liten, det hans mor hadde sagt om at Gud aldri sviktet den som virkelig trodde på Ham. Og han bad til Gud. Bad at Herren måtte holde sin hånd over ham og passasjerene. Bad om hjelp og kraft til å fullføre flyvningen. Bad om at de uten tap av flere menneskeliv kunne lande på Luzon.

Plutselig så han for seg sin unge, ventende kone. Det ga ham styrke til å handle kaldt og med beregning. Han måtte få treffe Juana igjen, være sammen med henne når hun fødte barnet. Deres barn, deres første barn! Så dukket det uhyggelige bildet av den myrdede Perlas opp i hans bevissthet. Perlas, den trofaste vennen, offer for en sjofel morder. Han kjente hvordan heten suste gjennom kroppen hans, hvordan han ble blodrød av hat og sorg. Perlas måtte få hev. En lovlig domstol måtte gjengjelde hans død. Aldri ville han, Gaston, kunne få ro på seg, så lenge han visste at vennens morder gikk fri.

35 graders avdrift fra den opprinnelige kursen. De fløy allerede i østlig retning. Kineseren hadde fremdeles ikke merket noe. Gaston begynte å puste lettere. Kanskje det ville lykkes til slutt likevel . . .

Han skottet på kineseren. Denne holdt fremdeles øye med ham med pistolen skuddklar. En uforsiktig bevegelse, og skuddet kunne brenne av. Men ellers virket banditten rolig og umistenksom. Han kunne umulig ha oppdaget hva Gaston hadde drevet med de siste minuttene. Bare en trenet flyver kunne ha merket noe, og kineseren fløy antagelig for første gang. Men plutselig stivnet han til.

— Solen! Solen!

Gaston stønnet. Solen, ja. Den hadde han ikke tenkt på. Hele tiden mens de fløy mot Amoy hadde de hatt solen i ryggen, men nå danset allerede noe solstråler på instrumentbordet. Ingen, som hadde den minste orienteringssans, kunne være i tvil om at kursen var lagt om. Og kineseren var til det ytterste aktpågiven.

— Du prøve å lure meg!

Gaston svarte ikke. Han kjente seg helt kald innvortes.

— Du holde kurs! Du fly Amoy! Ellers jeg skytte.

Gaston bet tennene sammen. Han skjønte at spillet var tapt.

— Amoy! Straks! Du skynde deg! Ellers vi alle være ferdig.

— Vel, så skyt da, din skurk! brast det ut av Gaston.

Kineseren lo hest.

— Det du ikke mene, sa han rolig.

Gaston hadde en forstemmende følelse av at mannen hadde rett.

— Ta det som du vil, din skurk, sa han. — Vi kommer i hvert fall aldri til Amoy. Vi har ikke nok bensin, det har jeg forklart deg for lenge siden. Men jeg kan jo like godt fly i den retningen som i en annen retning. Før eller senere må vi styrte i havet.

Gaston hadde fått en idé. Fra den tiden han fløy på Japan hadde han en nokså klar erindring om den kinesiske kysten. Amoy var egentlig en øy, skjønt den lå så nær kysten at en ikke tenkte på det. Den hadde også en tvillingøy som het Quemoy. De to øyene lå bare noen få kilometer fra hverandre. Men mens Amoy var besatt av kommunistene, var det nasjonalisttroppene fra Formosa som hadde makten på Quemoy. Dette hadde Gaston tidligere ikke interessert seg noe større for, men nå syntes han plutselig at det hadde en veldig betydning. Quemoy kunne bli deres redning. Oppe fra luften ville kineseren ikke skjelve Amoy fra Quemoy. Hvis de bare nådde fram dit i god behold . . .

— Du fly slik at vi få solen i ryggen, avbrøt kineseren Gastons grublerier.

Gaston nikket.

— Vi får prøve Amoy da, sa han. — Men det er din skyld hvis vi blir skutt ned av de kommunistiske vennene dine underveis dit.

Kineseren svarte ikke. Det lot til at han begynte å bli nervøs, skjønt han knep munnen hardt sammen og prøvde å se uberørt ut.

Gaston smilte for seg selv. Før første gang denne uhyggelige formiddagen følte han noe som kunne ligne avslapping. Han kastet et blikk på klokken: 9.40. Altså hadde de nesten to flytimer foran seg. Før klokken 11.30 kunne de neppe være fremme.

IX.

Klokken 8 samme morgen, like etterat flyet til Aparri hadde startet fra flyplassen i Lauag, tok flylederen Laros telefonen og satte seg i forbindelse med sin kollega i Aparri.

— Hallo, er det deg, Ferdinand?

— Ja, hallo, Laros! Hvordan har dere det der borte?

— Perlas er nettopp startet. Om en snau halvtime har dere ham der borte.

— Da er det vel best jeg setter en flaske på is med det samme. Kjenner jeg ham rett, er han vel nokså tørr i halsen nå.

— Du også, antar jeg, lo Laros.

Stemmen i den andre enden hørtes litt forarget: — Du vil vel ikke påstå at dere drikker vann i denne helvetes varmen?

Laros sa noe beroligende, så kom han til det han egentlig skulle si:

— Hør, Ferdinand, de har ingen telegrafist ombord.

— Akkurat som om ikke jeg skulle vite det, kom svaret. — Hva innbiller du deg egentlig? Tror du vi sitter og sover her? De ringte fra Manila allerede i går. Og i natt fikk vi hit en ny «gnist» med et Pan American Constellation-fly.

— Fint! Hør her, Ferdinand, jeg har en idé. Hva sier du til at vi to samtidig anroper Perlas på samme frekvensen?

— Flott. Den som får kontakt med ham først får en flaske gin.

— O.K. Du starter.

— En, to . . . tre!

I Lauag og Aparri kastet flylederne seg over senderne. Signalene strømmet ut i eteren.

Men ingen av dem fikk svar.

Etter gjentatte forsøk i fem minutter på å få kontakt med flyet ga Ferdinand opp.

Klokken 8.20 prøvde han enda en gang, og da det heller ikke nå lyktes tok han heisen opp til kontrolltårnets tak. Han regnet med at flyet når som helst ville komme til syne på den skyfri himmelen.

Dacota-flyet viste seg ikke.

Ferdinand fikk hentet en kikkert. Lenge gransket han himmelen over Aparri. Luften var krystallklar. En kunne umulig unngå å oppdage flyet hvis det var der. Ferdinand tok kikkerten fra øynene og tente nervøst en sigarett. Han blåste noen røkringer og belaget seg på å vente på flyet, som var blitt forsinket av en eller annen uforklarlig grunn. Men plutselig hørtes motordur, som antydte at et fly nærmet seg. Han slengte sigaretten fra seg og satte igjen kikkerten for øynene. Jo, nå sa han flyet. Men det kunne ikke være Perlas. Flyet hadde jo kurs nordover.

— Albert, ropte han til en flyver, som satt og solte seg på en benk et stykke unna.

— Hva er det?

— Kom hit. Fort deg, er du snill. Ta kikkerten. Prøv om du kan identifisere det flyet der.

Flyveren stirret gjennom kikkerten. Så strøk han seg betenkt over haken.

— Jeg skjønner ikke dett, sa han.

— At det er en Dacota 3 er ganske tydelig, og jeg skulle ete den gamle fallskjermen min om det ikke er flyet til Perlas og Gaston. Men er de blitt skrullete? Hva er det for slags sirkus de driver med?

Det var opplysning god nok for Ferdinand. Han brydde seg ikke om å svare før han styrtet ned trappen til kontrolltårnet.

Gispende etter den uvante springmarsjen fortalte han kameratene sine om den sensasjonelle oppdagelsen og ba dem kontakte flysikringstjenesten. Og så satte han seg i forbindelse med Lauag.

Men han hadde knapt fått samtalen før flyveren, som hadde identifisert flyet, kom løpende og ropte at nå var Dacotaen blitt helt borte.

Ferdinand handlet raskt og rolig. Da han hadde informert Laros om situasjonen og av denne fått vite at det blant Perlas' passasjerer hadde vært en ukjent kineser, skjønte han at de måtte regne med den muligheten at det var begått en forbrytelse ombord i DKB-6. Han avslut-

tet derfor samtalen brått og satte seg i forbindelse med flypolitiet.

Noen minutter etter var alle fly som var i luften over dette området alarmert. Flypolitiet gikk straks til aksjon og klokken 9.10 startet tre jagerflyeskadrer fra forskjellige militære flyplasser på Luzon. En halv time senere befant de seg midt ute over Det sørkinesiske hav, hvor de samlet seg og spredte seg igjen for å gjennomsoke området helt frem til kommunist-kinesisk territorium. I vel tre timer hang de i luften, men da tvang bensinmangelen dem til å vende tilbake til sine baser.

Klokken 12.10 landet det første jagerflyet på Luzon. De andre fulgte etter i rask rekkefølge, men ingen kunne rapportere å ha sett det minste spor etter det forsvundne DC-3.

Imens hadde PAL overgitt passasjerlisten til den nasjonale sikkerhetstjenesten, som nye undersøkte passasjerenes forhold . . . uten å kunne finne noe som var egnet til å løse gåten. Men for sikkerhets skyld ble det kringkastet signalement av alle passasjerene.

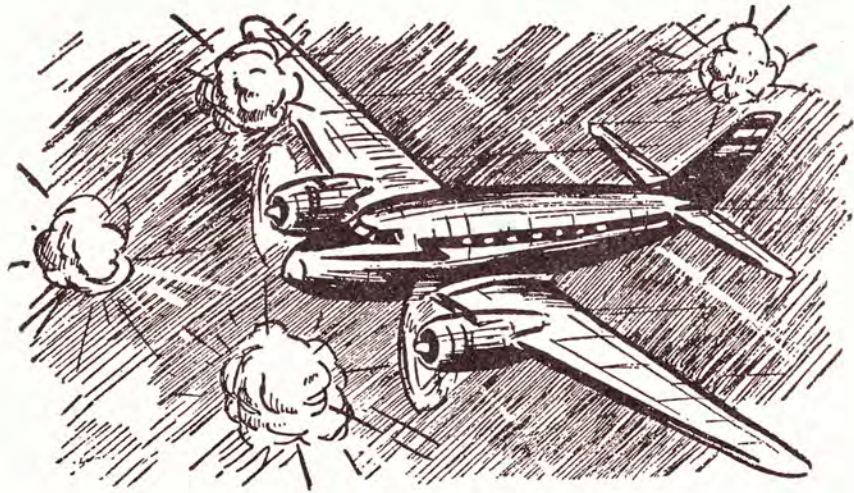
Klokken var 12.30. Og tross den mest energiske ettersøknings var det forsvunne Dacota-flyet fremdeles et uløst mysterium.

X.

Klokken 11.33 hadde Gaston for første gang skimtet en mørk stripe lengst ute i synsrammen i vest. Av gode grunner trodde han nå at han hadde land i sikte, og at dette landet var China. Han la nå kursen litt om slik at de fløy rett mot den mørke stripen. Det var den enkleste måten å navigere på. Han regnet med at han kunne nå fastlandet, og så følge den kinesiske kysten opp til Amoy. Kysten kom stadig nærmere. Snart kunne han skjelve detaljer i landformasjonen og begynte å orientere seg blant skjærgårdens utallige øyer og holmer.

Flyet hadde hele tiden ligget på omkring 2000 meters høyde. Nå skjøv han langsomt spaken fra seg.

Kineseren, som fremdeles hadde



ham under oppsikt med pistolen skuddklar, fulgte hans manøvrering med spent interesse.

Gaston forsto hva som rørte seg i gulingens hjerne, og for å berolige ham pekte han mot kysten.

— Det er China, sa han.

— Vel, du fly Amoy, svarte kineseren tørt.

Pang, pang, pang . . . pangpangpang . . . hva var dette? Flyet skalv som om det ble rusket av en storm. Gaston gjorde en krapp sving, og det var i siste liten, for i neste øyeblikk hørtes igjen den uhyggelige smellingen. Gaston fortsatte å svinge, flyet slingret kraftig, han skjøv spaken frem og dukket. Rundt dem suste luftvernprosjektilene og luften var fylt av røkskyer. Men Gaston tok det iskaldt. Det var ikke første gang han hadde vært under ild av luftvern batterier og klart seg. Han lettet forsiktig flyet opp fra styrt-flyvningen, svingte på kryss og tvers, kjørte så plutselig spaken inn og sendte flyet nesten rett opp til værs. Han var nesten glad for det uventede angrepet. Nå visste han nøyaktig hvor han befant seg. Luftvernildene kom naturligvis fra øya Kinmen, som Chiang Kai-Checks nasjonalisttropper hadde omdannet til

et stasjonært «slagskip», som nesten fullstendig behersket veien til Formosa.

Ilden avtok. Dacotaen var kommet ut av faresonen. Gaston pustet lettere. Men for sikkerhets skyld la han om kursen. De fløy nå i en stor bue sørover for om mulig å komme inn over det kinesiske fastland utenfor rekkevidden av Kinmens batterier.

Kineseren ga inntrykk av å være nervøs. De siste minuttene dramatiske hendelser hadde berøvet ham en del av hans sikkerhet og ro. Han hørtes nesten spak da han snudde seg til Gaston.

— Hva du gjøre?

Gaston lo, skjønt han følte seg alt annet enn glad.

— Fly Amoy, hermet han etter sin plageånd.

— Hvorfor du svinge?

— For at ikke Chinag Kai-Check skal skyte oss i filler, svarte Gaston med et beskt smil.

Kineseren slo seg til tåls med svaret og Gaston kunne uforstyrret gi seg til å beregne kursen. Det var på høy tid. I beste fall kunne flyet nå holde seg i luften i tre kvarter til, og da ville det ikke være en dråpe bensin igjen på tankene. Før det var

gått tre kvarter måtte de altså lande et eller annet sted. Og «et eller annet sted» betydde for Gaston ikke noe annet enn Quemoy. Det var den siste chansen, hvis han ikke ville havne i en kommunistisk slaveleir . . .

For første gang fløy de nå over kommunistisk område. Gaston hadde overveiet risikoen nøye. Han regnet med at de røde ikke hadde hele sin uendelige kyst under effektivt luftvern. Det skulle være en mulighet til å smyge forbi og komme seg frem denne veien. I hvert fall måtte han ta denne chansen, noen annen utvei fantes ikke.

Men i og med at Dacota flyet dukket opp over Kinmen, ble det slått alarm langs hele den nasjonalistiske forsvarslinje. I flere år hadde luftrommet omkring Formosa vært sperret for all lufttrafikk. Ethvert fremmed fly, som viste seg i nærheten, måtte regne med å bli beskutt. De internasjonale flyselskapene unngikk da også omhyggelig den livsfarlige sperresonen. Hver eneste flyver hadde som en gyllen regel i sin instruks at han ikke skulle nærme seg Formosa, med mindre det var tvingende nødvendig, og i så fall måtte det skje fra øst. Men Gaston kom fra syd . . .

Klokken 11.45 startet et nasjonalistkinesisk jagerfly fra Quemoy med ordre om å skyte ned den frekke inntrengeren, som da befant seg omkring 70 kilometer fra Amoy.

XI.

I Dacota flyets passasjerkabin rådde en trykket og apatisk stemning. Etterat den første skrekken hadde lagt seg noe, hadde den katolske presten våget seg frem til den dødelig sårete Eduardo Diago og gitt ham den siste olje. Ellers satt passasjerene på plassene sine og avventet i forstemt taushet den uavvendelige slutt på denne forferdelige reisen. De hadde gått ut fra at det måtte bli i havet, da luftvernprosjektilene fra Kinmen suste omkring flyet. Men da flyet nå gikk ned

i 800 meters høyde og de gjennom vinduene kunne se land under seg, rev passasjerene seg ut av sin fatalisme. Håpet våknet, og dermed også på å orientere seg, plapret hektisk i munnen på hverandre og gjorde de villeste spekulasjoner hvordan det ville gå med dem. Den gamle damen, som først var blitt oppmerksom på at flyet ikke holdt kurs på Aparri, foreslo nå at passasjerene med forrente krefter skulle gjøre et nytt forsøk på å storme døren til førerkabinen, men ingen av de andre syntes å ha lyst til å dele Eduardo Diagos skjebne og de avviste forslaget. Etter hvert la redselen seg igjen som en kvelende tåke over de innesperrete, hjelpeløse passasjerenes handlingsvilje og motstandskraft. Alle var bare besatt av dødsangsten. De satt helt stille og sløve og ventet på sin skjebne.

Bensin igjen til et kvarters flyvning. Gaston spente nervene til det ytterste. De fløy over Hai-tschieung. I den neste bukten skulle de to øyene ligge, der skulle sluttkampen stå. Nå var det spørsmål om kineseren kunne orientere seg så godt fra luften at han kunne skjelne Amoy og Quemoy fra hverandre. Han måtte stille mannen på en prøve.

— Amoy femti kilometer, sa han.

Kineseren nikket. Han bet tydeligvis på agnet.

Gaston svingte ut mot havet. De passerte Kap Hu-i-tai og fløy videre østover. Noe minutter til, og de ville nå målet . . . enten nå kineseren fikk sin vilje og det ble Amoy, eller Gaston greide å lure ham og de kunne lande på Quemoy.

Flyet fortsatte. Lenger og lenger trengte de inn i den sperrete sonen. Ikke uten tilfredshet tenkte Gaston at det hadde gått forbausende smertefritt etterat de var kommet forbi Kinmen. Men han holdt likevel skarpt utkikk . . . man visste jo aldri når faren kunne være der.

Naturligvis var det først og fremst landskapet under dem han hadde sin oppmerksomhet rettet på. Men plutselig kom han til å kikke opp-

over. Og der, noen kilometer unna, beveget det seg to svarte punkter, som tegnet seg skarpt av mot den blå himmelen. Hva kunne det være? Gaston blunket og kikket igjen. Han trodde det kanskje var et ørnepar eller et par store hauker. Men nei, silhuetten var ikke til å ta feil av lenger. De to svarte prikkene var fly, to endekkere, som lå høyt over dem, og nå i rasende fart styrtet seg rett ned mot Dacotaen.

Han ble helt tørr i munnen. Nå så han tydelig at det var to moderne jagerfly han hadde for seg. Han hadde ikke den ringeste chance til å fly fra dem. Og kamp . . . nei, det var bare latterlig å tenke på. Dacotaen var jo et passasjerfly som ikke hadde flugg av bevæpning, bortsett fra pistolen til den kinesiske banditten. Men med den kom en ikke langt mot mitraljøser og automatkanoner.

Han bestemte seg for å holde kursen. Alt avhang av hvilke hensikter de fremmede flyene hadde . . .

Han hadde ikke tenkt tanken ut før en strøm av sporlyskuler, myntet på Dacotafløyet, strøk like forbi flyhalen. Som den erfarne kampflyveren Gaston var hadde han reagert lynsnart og med automatisk presisjon. Denne gangen hadde de greid seg, men nå kunne han ikke ta feil av de fremmede flyenes hensikter. De ville komme igjen.

Gaston forsøkte å stige, men nesten i det samme brøt ildstormen løs og flyet kom ut i et veritabelt kuleregn. Heldigvis var angriperne ikke så nøye med å treffe. Gaston oppdaget snart at flyet ikke var skadd, i hvert fall ikke i noen vitale deler. Han prøvde med en krapp sving, flyet slingret kraftig og kom rett under et av jagerflyene, slik at begge disse bommet på den neste salven og måtte gjøre en stor sving for å kunne angripe påny.

Jagerne svingte brått for å sikte mitraljøsene inn på målet, som svingte og slingret hit og dit, men hele tiden syntes å være under full kontroll og nærmet seg Quemoy mer og mer.

Gaston hadde sin plan klar. Han hadde oppdaget at de to jagerne bar Kuomintangsk kjenningstegn. De ville nok la ham få lande på Quemoy, hvis han bare kunne få gitt dem et vink om det. Antagelig var det nettopp det de ville. De hadde vel også for lenge siden anropt ham om det. men da han ikke hadde høreklaffene på seg, hadde han naturligvis ikke kunnet oppfange deres signaler. Og da de ikke fikk noe svar, skjøt de selvfølgelig. Det hele var jo såre enkelt. Men hvordan skulle han få gitt dem et tegn før de skjøt Dacotaen i filler? Gaston gjorde seg ingen illusjoner om at han skulle kunne greie å sno seg unna stort lenger. Han kastet et fort blikk til siden. Joda, kineseren holdt øye med ham fremdeles, med fingeren på avtrekkeren. Det var umulig å forsøke med radioen. Skurken så ut til å være helt desperat. Han ville ikke betenke seg på å skyte. Men Gaston måtte gjøre noe for å redde flyet før det var for sent. Det kunne koste ham livet, men han måtte forsøke. Tilfellet kom ham til hjelp.

Ratatata . . . ratata . . . ratatata . . . Jagerflyene angrep nå rett forfra. Mitraljøsene spytet sin ild utover dem. Det knaket og ristet i Dacotaen. Gaston arbeidet febrilsk med spakene. Nå måtte slutten være nær. Han så at kineseren plutselig ble vill i øynene av skrekk. Morderens tilsynelatende stålsatte nerver hadde endelig sviktet. Stønnende sank han sammen ved siden av Gaston og slo armen over hodet.

Det var dette Gaston hadde ventet på. Han ventet litt til jagerne etter fullført angrep svingte rundt og belaget seg på å gi Dacotaen nådestøtet. Da vinket han med vingene. En gang, to ganger, tre ganger.

Nasjonalistflyverne oppfattet tydeligvis signalet. I stedet for å gå til angrep, la de seg på vingene over Dacotaen. Avventende . . .

Gaston dyttet spaken fra seg. De fór nedover.

Med det samme satte kineseren seg

opp igjen. Han rettet nervøst pistolen mot Gaston.

— Hva er dette? Styrtet vi? gispet han.

— Ja, du ville jo til China, og nå er vi der, knurret Gaston uten å se opp. Noen kilometer foran dem lå Quemoy.

XI.

Men det var ikke bare flyverens signaler som fikk jagerflyene til å innstille angrepet. Den gamle damen, som tidligere hadde vist at hun hadde både hjerne og nerver under kontroll, grep også denne gangen inn i hendelsesforløpet. Da jagerne avfyrte sin første salve, forsto hun straks at det var nødvendig å få frem en melding til dem. Hun husket at hun i kofferten sin hadde et toalettskrin, som hun hadde tenkt å gi sin datter i julegave. Leppestiften! Det vare en idé! Med skjelvende hender fant hun den endelig frem. Hun så seg om etter noe å skrive på. Hodeputen! Hun rev til seg den hvite puten. SOS skrev hun febrilsk med store bokstaver i rødt, som syntes godt på det hvite trekket. Nå gjaldt det å komme til vinduet før det neste angrepet. Og ville nødsignalet bli oppfattet?

Mitraljøseilden haglet igjen over Dacotaen. Men den gamle damen ble tappert stående ved vinduet med puten trykket mot ruten. Samtidig ropte hun til de andre passasjerene at de skulle gjøre det samme, slik at jagerne, som nå angrep fra hver sin side, måtte se SOS-signalet.

Da kineseren merket at jagerne ikke skjøt lenger, og da han dessuten skjønte at Dacotaen slett ikke var så farlig skadd som flyveren antydde, ble han redd for at han skulle la seg lure og bestemte seg for å sette seg i respekt igjen.

— Du fly Amoy, ellers jeg skyte, gjentok den monotone stemmen hans.

Gaston nikket. Han lurte på hva som nå ville skje. Ville banditten forstå at de fløy rett mot Quemoy? Hadde han mistanke om noe? I så fall var alt tapt! Han måtte finne

på noe å distrahere fyren med. Hvis kineseren hadde vært på Amoy, ville han kanskje på nært holdt oppdage forskjellen mellom de to øyene. Det måtte forhindre. Men hvordan? Oljepumpen! At han ikke hadde tenkt på det før . . .

— Der har vi Amoy! ropte Gaston og lot som om han var gledelig overrasket.

Kineseren stirret mot landtungen. Ennå var avstanden for stor til at noen detaljer kunne skjernes. Men det lot ikke til at han tvilte på Gastons ord. Han satt der med et triumferende smil om den grusomme munnen.

Gaston holdt pusten av spenning. Nå gjaldt det å drive bløffen videre. Med et gammelt knep fikk han det til å høres som om den høyre motoren plutselig begynte å fuske, og samtidig lot han flyet miste høyde.

Kineseren kvakk til.

— Noe galt? spurte han nervøst.

Gaston smilte for seg selv, men svarte med en stemme som hørtes svært mismotig:

— Motorene begynner å fuske. Jeg kan nok ikke holde flyet i luften lenger. Lagrene i den høyre motoren brenner ned, hvis den ikke får olje. Men jeg kan ikke greie både oljepumpen og manøvreringen alene.

Kineseren var taus en stund, så sirret han granskende på Gaston og sa: — Jeg pumpe.

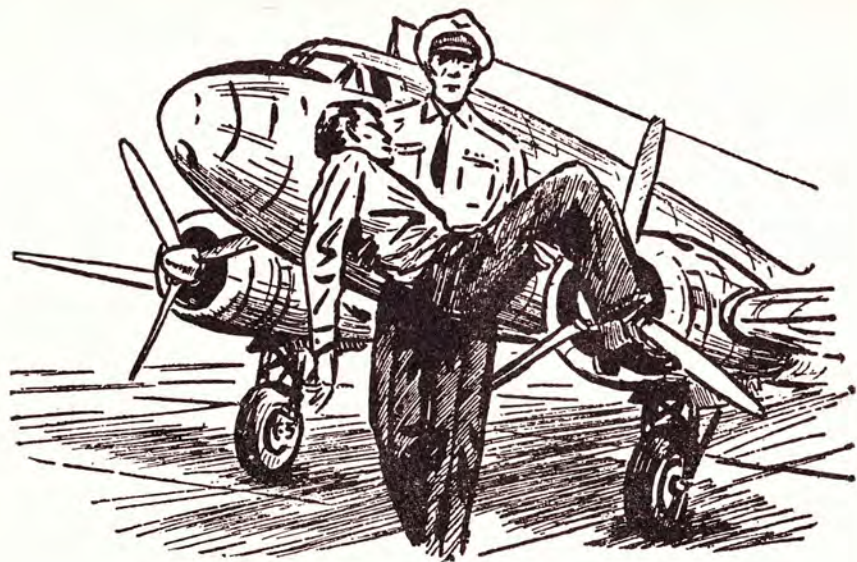
Gaston viste ham oljepumpen.

Kineseren begynte å pumpe. For første gang på hele turen var pistolen ikke lenger rettet mot Gaston. Men morderen hadde naturligvis ikke sluppet våpnet. Han holdt pistolen i venstre hånden mens han pumpet med den høyre.

Flyplassen på Quemoy var nå synlig. Det var knapt tre hundre meter til den. Gaston strupete langsomt gassen og felte ned landingshjulene.

— Vi lander! Sitt stille, ellers er du ferdig! skrek han til kineseren.

Dacotaens hjul berørte allerede landingsbanen, men kineseren arbeidet ufortrødent med oljepumpen. Han trodde tydeligvis at han måtte drive på helt til flyet sanset.



I samme øyeblikk som flyet begynte å rulle på banen tok Gaston føttene fra pedalene og lot flyet rulle av seg selv. Nå, da flyvningen var overstått hadde han viktigere ting å foreta seg. Kineserens venstre hånd, som holdt pistolen, lå mot instrumentbordet. Gaston betenkte seg ikke et sekund. Lynsnart kastet han seg over kineserens arm for å prøve å avvæpne ham. Det lyktes. Angrepet var kommet så fullstendig overrullende at kineseren mistet pistolen. Men han fattet seg fort, og da Gaston bøyde seg for å ta pistolen, fikk han et hardt spark i magen. Han ble slengt bakover, men han hadde åndsnærværelse nok til å sparke pistolen unna slik at heller ikke kineseren kunne få tak i den. Med et rasende hyl kastet kineseren seg over Gaston. De rullet rundt på gulvet i den trange førerkabinen, og Gaston kjente morderens hender om strupen sin. Med en kraftanstrengelse drev han sitt høyre kne inn i lysken hans. Stønnende av smerte slapp kineseren taket og prøvde å komme seg på beina.

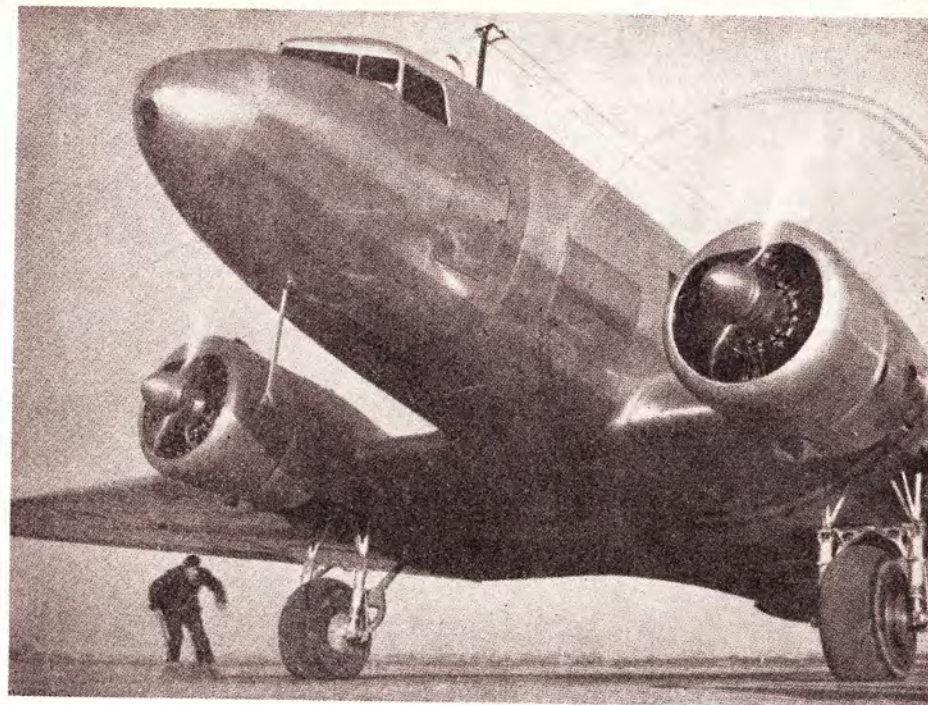
Men Gaston var fortere. Da kine-

seren vel var kommet seg opp og prøvde å gå til angrep igjen, fikk han et par kraftige slag i ansiktet og begynte å blø neseblod. Men det la ikke noen demper på ham, og han prøvde å angripe igjen. Gaston tok det iskaldt. Han dukket for slagene og fikk inn et par harde støt i kineserens mellomgulv. Det gjorde utslaget. Morderen ble tvunget bakover og Gaston kunne fullføre med en fulltreffer på haken hans.

Kampen var over da flyet stoppet. Det ble straks entret av to nasjonalistsoldater. Gaston pekte trett på den svimeslåtte kineseren.

— Ta dere av dobbeltmorderen og skaff en lege til passasjerene, sa han rolig. Og da soldatene ikke syntes å skjønne noe, la han til: — Gjør som jeg sier. Jeg skal forklare senere. Men først må jeg ta meg av min venn.

De to soldatene dro morderen ut. Andre, soldater, som var kommet til, åpnet døren til passasjerkabinen, bar ut den døde Eduardo Diago og tok seg så av passasjerene, som først falt til ro da de fikk vite at de



DC-3 «Dacato» starter



Dacota'en på flyplassen i Lauag på Filippinene

TURBINMOTORENE EROBRER LUFTTRAFIKKEN

Washington — — Mye tyder på at det først og fremst er turbin-propellmotorene som vil få størst anvendelse i morgendagens flytrafikk. Turbin-propell-drevne fly er raskere enn stempelmotorfly, men langsommere enn rene jetfly.

Man har funnet ut at turbin-propellflyet representerer et ypperlig kompromiss mellom jetflyets fart og stempelflyets økonomi og pålitelighet. Jetmotorene kommer antagelig til å råde grunnen når det gjelder ekspressrutene over lengre avstander, og til militærtransport av personell og sårete når farten er en avgjørende faktor.

På den annen side er turbin-propellflyet ideelt egnet for transport over såvel kortere som lengre distanser så lenge det ikke stilles for store krav til fart, og fordelene er store: lavere brenselforbruk og

var i sikkerhet hos nasjonalistene på Quemoy.

Gaston ble alene igjen med den døde Perlas. Forsiktig løftet han vennens hode og lukket øynene hans. De syntes som om Perlas ennå i døden gledet seg over at hans fly var reddet. På de stive, hvite leppene var det et svakt, nesten umerkelig smil. Som om han hadde forstått hvordan den grufulle reisen skulle komme til å ende.

SLUTT

raskere aksellerasjon og retardasjon. Forkjemperne for turbin-propellmotoren hevder at fartsforskjellen mer enn opveies av det lavere brenselforbruket.

Prinsipielt sett er det ikke så stor forskjell på jetmotoren og turbinpropellmotoren. De har begge kompressor og turbin forbundet med en alminnelig roterende aksel. Når luften strømmes inn i kompressoren som virker som en vifte, blir den komprimert og presset inn i eksplosjonskamre, hvor den blandes med brennstoff og antenness. Fra eksplosjonskamrene går gassenergien over til turbinen som foruten propellselen også driver kompressoren. Eksosgassene som strømmes ut bak virker også til fremdriften. Man regner med 80 prosent propellvirkning og 20 prosent jetvirkning.

Turbin-propellmaskinen er i og for seg ikke noe nytt innen flyvingen. Den første flyturen med turbin-propell ble foretatt i 1945 i USA med Convair XP-81.

Det er enda for tidlig å avgjøre hvilken av de to motortypene som i det lange løp vil seire innen lufttransporten. De undersøkelser som hittil er foretatt viser at turbin-propell langt er å foretrekke når man regner i transportpris pr. tonn og kilometer. På den annen side er jetmotorene billigere i produksjon, og har store fordeler sett fra et vedlikeholdsstandpunkt.

Som foreløpig konklusjon kan i hvert fall sies at der er behov for begge typer, og begge vil også bli brukt.

VITENSKAPSMENN TEGNER AMERIKANSKE ROMSKIP MED VINGER

Vitenskapsmenn ved det amerikanske firmaet Goodyear Aircraft Corporation overleverte nylig til American Rocket Society konstruksjonstegningene til en ny type rakettskip som vakte stor interesse. Det er en 9 000 tonnns tredelt rakettskip som kan frakte 35 tonn passasjerer og last til romstasjoner som sirkler rundt jorden i 800 km høyde. Rakettskipet vil bruke ca. fem minutter på turen opp dit.

Nytt er at alle de tre seksjonene av raketten vil få vinger og understell slik at hver seksjon kan lande selvstendig.

VOGN PÅ SKINNER GJENNOM LYDMUREN

Tog vil oppnå 1300 km i timen

John Cobb er ikke lenger verdens hurtigste jordbundne mann!

Han er slått med god margin av en flyver, som har oppnådd 1017 km i timen med en spesial-konstruert vogn på skinner. Og dette bare foreløbig — for vognens toppfart er beregnet å ville ligge rundt det utrolige tall 1250 km/t når man er kommet lenger med prøvene. Som kjent er den største hastighet hittil oppnådd med fly 1215 km/t.

Men det er naturligvis ingen skam å bli akterutseilt selv i jet-fly. Med seks raketter har vognen greid 700 km/t — og når alle de 12 planlagte rakettenes er tilkoblet vil farten ligge nærmere 1300 km/t.

Oberst John Paul Stapp heter mannen som har utført de første prøvene med denne verdens hurtigste vogn. Prøvene, som har funnet sted på en flyplass i New Mexico, har han ikke

foretatt for sin egen fornøyles skyld eller for å sette rekorder. Det er nemlig meningen, ved hjelp av denne skinnvognen, å vinne erfaring om de menneskelige reaksjoner under flyvning fortere enn lyden. Banen som Stapps vogn benytter er bygget i en høyde av 1287 m over havet. En hastighet av 1250 km/t i denne høyden tilsvarer ikke mindre enn 2890 km/t i en flyhøyde av 12192 m. Hva fart angår vil Stapps eksperimenter altså være verdifulle i mange år fremover.

Selve vognen består av to deler: en til raketten og en til den menneskelige forsøkskaninen og de vitenskapelige instrumentene. Den førstnevnte veier 1550 kg og den andre to tonn. Begge to løper på en skinnegang med sporvidde på 2,1 m. Skinnene er selvfølgelig lagt med den aller største presisjon og nøyaktighet.

Det største problemet ved disse prøvene har vært — ikke å få vognen opp i den store farten — men å bremse den ned og stoppe den på den relativt korte banestrekningen som står til disposisjon. Denne vanskeligheten ble løst på den måten at vannkanaler ble bygget ved siden av skinnegangen. Hvor som helst på hele banestrekningen kan vann slippes inn på skinnene slik at det vil presse mot skovlene på vognen og bremse av på farten. Vannmassenes bremskraft er enorm — og derfor er vognen konstruert slik at den kan motstå bremskrefter som er 400 ganger så store som dem en bil kan bli utsatt for! Det er særlig ved de lynhurtige nedbremsingene at Stapp og hans vitenskapsmenn har anledning til å se hvordan den menneskelige organismen reagerer. Når vannet bremser vognen i 1000 km fart veier menneske kroppen 2000 kg. Videre er vognen utstyrt med stoler som roterer med 180 omdreininger i minuttet. Systemet er det samme som i en vanlig karusell — bare farten og kreftene som virker på de menneskelige forsøkskaninene er mange hundre ganger større.

Å kjøre fortere enn lyden på land er et eventyr som gir den flymedisinske vitenskapen svar på en mengde hittil ubesvarte spørsmål.



I.



II.



III.

I krappe svinger eller når flyet rettes opp etter stup vil kroppen forsøke å fortsette i den opprinnelige kurs. På flyveren virker dette som om han blir presset ned i setet med voldsom kraft. Blodet blir presset ned i benene og maven og han kan miste bevisstheten.

En flyver som sitter tåler en kraft fire ganger så stor som tyngdekraften (4G) før han mister bevisstheten. En flyver som ligger horisontalt vil kunne tåle 12 G.

I. Tyngdekraften presser blodet ned fra hodet.

II. Flyveren taper bevisstheten.

III. Tilbake til bevisstheten.

FART – HØYDE

og den menneskelige faktor

Det menneskelige legemet er ikke beregnet på å beveges med for store hastigheter eller i for store høyder over jorden. Luftens temperatur avtar med 1° C pr. 150 meter økende høyde, og vi behøver derfor ikke å stige svært høyt før vi befinner oss i temperaturer som er lavere enn de vi finner på Nordpolen.

Når vi kommer over 3000 meter, trenger det alminnelige mennesket ekstra surstofftilførsel. I høyder over 10 000 meter mister vi bevisstheten i løpet av 2½ minutt hvis vi ikke får kunstig tilførsel av surstoff, og hvis oppholdet varer mer enn 15 minutter medfører det døden. I 12 500 meters høyde mister vi bevisstheten etter 30 sekunder og døden inntreffer i løpet av 5 minutter. Ved større høyder støter ytterligere komplikasjoner til selv om vi får kunstig surstofftilførsel. Blodets kvelstoff begynner å boble gjennom vevene, og vi føler noen smerter i leddene som flyverne kaller for «bend». Symptomene er omtrent de samme ved dykkersyken. Det er også vanskelig å puste, og vi føler et ubehag fordi gassene i maven utvider seg.

Hvis flyet plutselig forandrer retning, vil kroppen forsøke å

fortsette i den opprinnelige kurs og dette føles som om vi blir presset ned i setet med voldsom kraft. Blodet blir presset ned i benene og maven, og for et øyeblikk mister vi synet, noe flyverne kaller for «black-out», fordi allting ser sort ut. Hvis dette varer mer enn noen sekunder, risikerer vi å miste bevisstheten. Stikker vi hodet ut av cockpiten når flyet er i stor fart, vil vindpresset trykke ansiktet flatt som en pannekake. Hvis vi går hurtig ned fra store høyder, vil atmosfærens trykk øke på utsiden av ørene uten at det blir tid til en tilsvarende trykkutjevning fra innsiden. Dette medfører smerter som om det ble stukket kniver i ørene, og i enkelte tilfalle kan dette medføre døvhets.

I dag kan vi reise fra Oslo til India på 2 dager, men når vi kommer frem, vil det ta oss 3 uker å bli akklimatisert.

Disse eksempler viser at vitenskapen og teknikken i dag har nådd resultater som ligger langt over hva det menneskelige legemet kan tåle. Derfor har leger og vitenskapsmenn verden over forsøkt i adskillige år å finne metoder som kan hjelpe det menneskelige legemet til å motstå de unaturlige krefter det blir utsatt for i far-

tens og flyvningens tidsalder. I dag vet vi heldigvis adskillig om disse problemene. Mange effektive og innviklede hjelpemidler er blitt konstruert i de forskjelligste deler av verden.

SURSTOFF

Surstoffmasken kjenner vi. Her blir surstofftilførselen kontrollert av en reduksjonsventil og en regulator som sørger for at flyverne til enhver tid får den surstoffmengde de trenger avhengig av den høyde de befinner seg i. Selve innåndingen av surstoffet foregår i en maske, hvorved det ikke går noe surstoff til spille.

TYNGDEKRAFTEN

Reaksjonsmotoren har ytterligere øket de problemer som er forbundet med flyvning. Med denne motortypen kan man komme i rent ekstreme forhold hva angår variasjon i hastighet og akselasjon. Tyngdekraftene kan bli enorme i krappe svinger og når flyet rettes opp etter et stup. «Black-out» kan bare unngås ved at den stilling flyveren inntar i flyet blir forandret og ved å bruke spesielle flydrakter. Disse draktene trykker på ben og mave og hindrer derved til en viss grad blodet i å renne vekk fra hjernen. En flyver som sitter tåler bare en kraft fire ganger så stor som tyngdekraften før han får «black-out». En flyver som ligger horisontalt kan tåle en kraft som er tolv ganger så stor som tyngdekraften.

Neste nummer av «Luftens Helter» kommer om en måned.

FLYVEREN SKYTES UT

Hvis en flyver må hoppe ut av et reaksjonsdrevet fly, går det ikke lenger an å klatre ut av cockpit'en og deretter trekke i fallskjermens utløserhåndtak. Vindens press er så stort at han ikke klarer å komme ut ved egen hjelp. Flyverens sete blir derfor skutt ut av flyet og hodet er beskyttet av et deksel for at ikke ansiktet og lungene skal bli ødelagt av luftpresset. Fastspent til setet faller flyveren fritt til han kommer ned i så lav høyde at han ikke vil omkome på grunn av surstoffmangel eller fryse i hjel på grunn av lav temperatur. Han blir da automatisk frigjort fra setet, og like etterpå åpner fallskjermen seg automatisk.

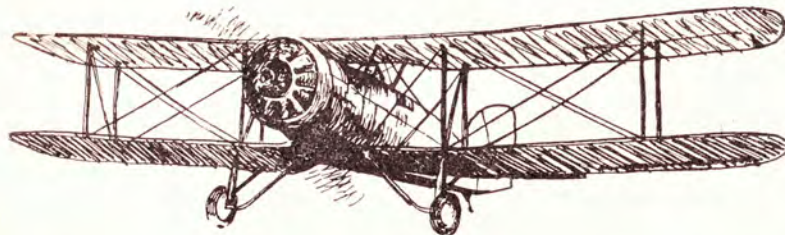
SPESIALLAGDE DRAKTER

Flyvning i 15 000 meters høyde er bare mulig i trykk-kabin. Hvis denne skulle få en lekkasje, sørger flyverens spesiallagde drakt for at kroppen får et tilstrekkelig utvendig trykk samtidig som han får kunstig surstofftilførsel.

Flyverens påkledning er etter hvert blitt temmelig komplisert. Flyverdrakten skal som nevnt gi kroppen et utvendig trykk hvis nødvendig, den skal hindre blodet i å renne vekk fra hodet, den er elektrisk oppvarmet, i andre tilfelle er den luftavkjølt. Dertil kommer flytevest, fallskjermsele, surstoffmasker, solbriller, mikrofon og hodetelefoner.

En av de dristigste ekspedisjoner menneskene har gitt seg ut på var den første flyvning over Mt. Everest for 19 år siden. I dag er det en helt alminnelig ting å snakke om flyvning over Atlanterhavet i 12 000 meters høyde. I 1930 derimot var 12 000 meter den største høyde et fly noen sinne hadde oppnådd, og toppen på Mt. Everest er 8882 meter over havet. Det var to en-motors biplan som utførte denne bedrift, og når man i dag ser fotografier av disse, minner de mest om museumsgjenstander. Imidlertid klarte de å komme over toppen — med 30 meters margin.

JOHN NANCE:



Mt. EVEREST beseiret

— med 30 meters margin

MANNEN som først fikk ideen var major Stewart Blacker. Han ble ivrig støttet av den daværende marki av Clydesdale, som var medlem av parlamentet og offiser i R.A.F. Dessuten fikk de med seg Flight Lieutenant D. F. McIntyre og Mr. S. R. Bonnett fra Gaumont British Picture Corp.

Det første de måtte gjøre var å finne fly som var i stand til å fly høyt nok. De fikk stor hjelp

av Bristol Aeroplane Company, som nettopp hadde bygget ferdig den første Pegasus motor. Dette var en forkomprimert, luftkjølt stjernemotor med en maksimalytelse på 580 HK. Dengang var dette et fantastisk tall, men i dag er det vanlig at motorer av samme type yder inntil 3500 HK. De fant at et Westland biplan utstyrt med denne Pegasus-motoren kunne nå 10 500 med begrenset nyttelast.

Flyveren måtte sitte i en åpen cockpit, og han måtte derfor ha på seg en elektrisk oppvarmet flydrakt. Selvfølgelig var det også nødvendig å bruke surstoff i så store høyder. Surstoffanlegg for flybesetninger var dengang noe relativt nytt, men der fantes en surstoffmaske kombinert med mikrofon som gjorde det mulig for flyverne i ett og samme fly å snakke med hverandre i luften.

Der var også andre vanskeligheter. En ting er å nå 10 500 meters høyde over England under ideelle forhold, noe helt annet er det å fly i nesten samme høyde inn over Himalaias fjelltopper. Flyvningen ville bli vanskeliggjort av kraftig turbulente vinder og de kunne når som helst risikere å komme inn i nedadgående luftstrømmer.

Mt. Everest ligger på grensen mellom fjellstaten Nepal og Tibets store høysletter. Den eneste ruten de kunne følge var å fly nordover fra India, hvilket medførte at flyvningen de siste 150 km måtte foregå over et vilt fjellandskap hvor det ikke fantes muligheter for nødlanding. Mulighetene for å redde livet ved et fallskjermutsprang var tilsvarende minimale. Dalsidene og terrenget for øvrig er dekket av en ugjennomtrengelig jungel.

Utrustningen måtte begrenses til et absolutt minimum av hensyn til vekten. Det samme gjaldt også bensinmengden. Flyene hadde bare nok til å gjennomføre selve turen og nesten intet i reserve.

DEN 3. april 1933 startet flyene fra Pumea som ligger nede i lavlandet nord i India. Markien av Clydesdale førte det ene flyet med Blacker som observatør og fotograf, Bonnet var i det andre flyet med McIntyre som fører. Da de kom opp i høyden viste det seg at vindstyrken var 100 km i timen. Dessuten lå det en dis over landskapet som gjorde det vanskelig for dem å orientere seg. De hadde ikke fløyet lenge før vanskelighetene meldte seg for alvor. Først gikk den generatoren i stykker som leverte strøm til de elektrisk oppvarmede flydraktene. Blacker fikk den til å fungere ved hjelp av en lommekniv og så var det bare å håpe at det ville holde for resten av turen. Like etter oppsto det en irriterende summetone i mikrofonene, og etter hvert som de steg høyere ble støyen så kraftig at de ikke lenger kunne høre hverandre. Det eneste de kunne gjøre var å sende meldinger til hverandre skrevet på papirlapper.

I 6000 meters høyde kom de over disen og opp i en krystallklar, rolig luft. Blacker fikk da se fjelltoppen Kangchenjunga i all sin prakt, med den kritthvite sne-dekte fjelltoppen skarpt avtegnet mot den mørkeblå himmelen i bakgrunnen. Rett forut lå Mt. Everest som en hvit trekant i horisonten, og litt til høyre for den lå Makalu. For en kort tid var disse tre hvite toppene det eneste som raget opp over den purpurfarvede tåkedisen under dem.

De var ikke på langt nær kommet så høyt som de hadde håpet.

Istedenfor å fly i 10 500 meters høyde med en god sikkerhetsmargin, kom de bare såvidt opp i 9400 meter. Clydesdale var engstelig for surstoffbeholdningen og for å spare på denne, reduserte han surstofftilførselen. Straks begynte han og Blacker å lide av surstoffmangel. Til å begynne med var de ikke klar over hva som var i veien, fordi surstoffmangel resulterer i at man umerkelig mister bevisstheten. Det ante Blacker hva som kunne være grunnen, og han sendte øyeblikkelig en lapp til Clydesdale og ba ham åpne surstofftilførselen helt igjen.

OMSIDER var de nesten fremme over toppen av Mt. Everest. Blacker tok fotografier som en gal og Clydesdale skulle akkurat til å gratulere seg selv med seieren, da flyet plutselig begynte å falle som en sten, til tross for at motoren gikk for fullt og flyet ble holdt i størst mulig stigevinkel. Flyet var blitt tatt av en kraftig nedvind og da de endelig kom ut av den var de like over en snebre med fjelltopper høyt over seg på alle kanter. Så begynte en fortvilet kamp for å vinne høyde. Flyets stigevinkel kunne ikke økes ytterligere uten å risikere at det steilet inn i fjellsiden foran, men til slutt kom de over passet og ut i det fri, med så lite overskudd av høyde at ingen av flyverne likte å tenke tilbake på det etterpå. Samtidig ble de utsatt for det rene bombardement av isbiter, som blant annet slo i stykker vindskjermen foran den

åpne cockpit. Imidlertid vant de stadig høyde og klarte til slutt såvidt å fly over toppen på Mt. Everest.

McIntyres opplevelser var enda mer hårreisende. Bonnet hadde med seg et tungt filmkamera og denne ekstra vekten gjorde at flyet ikke klarte å stige så fort som det andre. De ble derfor hengende etter og lå langt lavere, samtidig som de drev av mot øst. Derfor var de i langt ugunstigere stilling da de kom inn i den samme nedvinden som det første flyet hadde støtt på. De var kommet så høyt at fjelltoppene omkring dem lå under dem, men et øyeblikk etter var toppene flere hundre meter høyere enn dem. Det var umulig å snu. En sving til venstre ville føre dem rett inn i nedvinden, mens en sving til høyre ville resultere i at de fløy rett inn i fjellveggen på Makalu. Det eneste de kunne gjøre var å fortsette rett frem. Vinden drev dem sideveis inn mot fjellsiden og det var tydelig at de var lavere enn kammen som de måtte over. Like før de drev inn i fjellsiden ble de tatt av en kraftig oppvind som i siste liten ga dem nok høyde til at de såvidt krøp over toppen.

Dermed hadde begge flyene nådd sitt mål, de hadde fløyet over toppen på verdens høyeste fjell, Mt. Everest.

TUREN var imidlertid ikke avsluttet og McIntyre ble straks etterpå tatt av nedvinder som førte ham meget lavere enn toppen på Mt. Everest. Han var så

opptatt med å unngå disse at det tok en tid før han ble oppmerksom på at det var lenge siden han hadde hatt noe forbindelse med Bonnett. Da han snudde seg rundt kunne han ikke se ham. Grunnen til dette var at Bonnett da lå bevisstløs på bunnen av cockpiten. Han skulle bøye seg ned for å bytte film i kameraet og var da kommet til å trå på surstoffrøret så det ble ødelagt. Han var ikke oppmerksom på at det var noe i veien før han merket at kreftene svant. Han skjønnte da at det måtte være noe i veien med surstofftilførselen, oppdaget det brukne røret og greide såvidt å lage en provisorisk reparasjon ved å binde lommetørkleet sitt over bruddstedet. Et øyeblikk etter mistet han bevisstheten, men taktet være sin snarrådighet fikk han nok surstoff til å holde seg i live inntil flyet kom ned i lavere høyder hvor det ikke lenger var behov for ekstra surstofftilførsel.

Da McIntyre snudde seg for å se hva som hadde hendt Bonnett, kom han til å trekke munnstykket på surstoffmasken ut av tilførsel-

slangen. Han var heller ikke klar over hva som var i veien før han merket en frysende fornemmelse rundt munnen og nesen. Han trodde da at regulatoren var frosset fast. Fortvilet lette han etter feilen og var nesten besvimt da han oppdaget at surstoffslangen lå løs i fanget hans. I en fart fikk han satt den på plass og de neste 100 kilometerne måtte han fly flyet med den ene hånden og holde surstoffslangen på plass med den andre. Hans glede kunne vanskelig beskrives da han en time senere så en bevegelse i den bakre cockpiten som både viste ham at Bonnett fortsatt var i flyet og dessuten at han var i live.

Resten av turen forløp uten ytterligere vanskeligheter, og en stund senere landet begge flyene på flyplassen.

Dermed var den første flyvning over Mt. Everest fullført. Fire menn hadde gitt seg ut på et risikabelt foretagende og utsatt seg for de største farer for å gjennomføre en flyvning som den gang sto for verden som en umulighet.

GODKJENT FARTSREKORD

FAI har meddelt at den absolutte fartsrekord i flyvning nu innehas av den amerikanske reaksjonsjageren North American F-100 Super Sabre. Rekorden er på 1215,211 kilometer i timen og ble satt over en 15 kilometer lang bane den 29. oktober ved Salton Sea i California av oberstløytnant F. K. Everest. Da F-100 ikke

greide med den nødvendige marginal å slå den notering på 1212 kilometer i timen som Douglas F4D før hadde oppnådd på den tradisjonelle 3-kilometerbanen, ble det forsøkt på en 15 kilometers bane, og det er denne noteringen som nå gjelder som rekord. Til Douglas' store sorg.

Den gamle damen som er ute på sin første flytur stopper Stewardessen og ber henne om en beskjed til flyveren. Flyvertinnen lover det og den gamle damen sier så:

«Tusen takk, vær så snill å hilse ham fra meg og be ham ikke kjøre fortere enn tyden. Vi vil gjerne snakke litt på denne turen.»



Det var nok som våre vitenskapsmenn fortalte. Jorden er befolket av noen underlige vannskapninger.»



Amelie Earhart, den første kvinne som fløy alene over Atlanterhavet, ble intervjuet engang samtidig med at Dionne-femlingene var blitt født.

Journalisten spurte flyversken hva hun mente: om hun selv eller fru Dionne hadde gjort den største innsatsen.

«Med litt øvelse er jeg sikker på at fru Dionne kunne ha gjort det som jeg har gjort,» svarte Amelie Earhart, — «men selv med all verdens øvelse er jeg redd jeg ikke noen gang kan gjøre det fru Dionne har gjort.»

SPENNENDE OPPLEVELSER I LUFTEN
BYGGET PÅ HISTORIER FRA VIRKELIGHETEN

LUFTENS HELTER

I DETTE NUMMER

«**Duell i luften**» heter denne utrolig spennende skildringen av det mest vanvittige kup som noensinne er foretatt i luften. «Duell i luften» er historien om en fanatisk kineser som bemektiger seg et helt fly og dirigerer det inn i kommunistisk Kina og om to tapre flyveres kamp for å redde fly og passasjerer fra en sikker død



I NESTE NUMMER

bringer «LUFTENS HELTER» beretningen om en av de største bragder i flyvningens historie. Da kaptein John Alcock og løytnant Arthur Whitten-Brown i 1919 fløy strekningen Ny-Fundland — Irland presterte de noe verden hadde regnet som en umulighet: å krysse Atlanterhavet i luften.

Les om denne dramatiske ferden og om kappløpet mellom de dumdristige vågehalsene som ikke regner noe som umulig