

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 8 (16)

75 øre

**I Jungelens
klör** av John Bay

DE
kan få en
GRATIS FLYTUR!

By Swans



DEN BLÅ DRAGEN

RACA HAR STJÅLET EUR-ASIAS HEMMELIGE KRIGSPLAN „KR-34“ OG ER VENDT HJEM TIL ATLANTIDE. FØR HAN OPPSØKER ADMIRAL ASTER I HOVEDKVARTERET HAR RACA MØTT RIVALEN OBERST JOTO OG HATT ET SAMMENSTØT MED HAM. JOTO HAR BEKLAGET SEG OVER RACA TIL ADMIRALEN.



fortsettes side 35

Nr. 8 (16)

LUFTENS HELTER

August 1956

Utgitt av BLADKOMPANIET A/S

Redaktør: C. Huitfeldt

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

Abonnementspris pr. år (12 nummer): kr. 9.00. Pr. halvår: kr. 4.50

En taxifyver må være forberedt på litt av hvert - særlig når han flyr inn over Matto Grasso jungelen. Det fikk Juan Vilas erfare . . .



I

Inn over jungelen.

Juan Vilas skjøv solbrillene opp i pannen og så ned på det bølgende, grønne teppet under seg. Han hadde vært på vingene i to timer nå siden de startet fra Graca de Deus, og hvert øyeblikk ventet han å se Xingu-elvens glitrende vannspeil foran seg. Han ville gå ned i nærheten av flyplassen, fortøye flyet på elven, og ta seg en tur opp til plassen og hilse på gamle venner. Det kunne ikke skade å fylle hovedtanken opp heller.

Av
John Bay

Han snudde seg og kastet et blikk på passasjeren sin. Müller satt med hodet på brystet og snorket ned i det ildrøde skjegget. Juan Vilas gikk ut fra at han snorket. Den gamle Pratt & Whitney-motoren druknet all annen lyd inne i cabin'en og godt var det. Han hadde ikke noe usnakket med

señor Müller, og de hadde ikke vekslert mange ordene siden de fløy fra Rio dagen før.

Han skjøv spaken lett forover. Flyet satte snuten nedover. De grønne tre-kronene kom nærmere. Her oppe fra så de innbydende ut, nesten svale, men Juan Vilas hadde sett dem nedenfra. Eller rettere sagt, han hadde stått i det tette villniset under tre-kronene og forgjeves forsøkt å få et gløtt av den blå himmelen som hvelvet seg over tretoppene. Ikke én, men mange tusen ganger, i årevis hadde han vært med Xingu-ekspedisjonens fortropper, hugget seg vei gjennom villniset med skarpe macheter, sultet og tørstet, sovet under åpne himmel med bare et telt og et bål til beskyttelse mot krypdyr og insekter. En strekning som han selv hadde kartlagt fra fly på en halvtime, hadde han brukt mange uker på å trenge seg frem gjennom til fots. Han hadde vært med på å rydde flyplasser der jungelen hadde vokset uforstyrret i tusener av år, og han hadde stått ansikt til ansikt med mennesker som fremdeles levde i steinalderen og som kjempet med sine primitive våpen for å beholde sin livsform. Han hadde sett disse menneskene forvandles fra fryktsomme, hatefulle vesener til vennlige, oppriktige naturbarn, og han grøsset ved tanken på hvor mange ganger han og de andre i fortroppene hadde vært på nippen til å få en giftpil mellom skulderbladene før hodejegerne hadde innsett at de ikke hadde noe å frykte fra dem.

Han trakk spaken tilbake. Flyet rettet seg opp og fortsatte i plan flukt, knappe hundre meter over de vaiende trekronene. Det duvet lett i de fuktige, varme oppdriftene som steg opp

fra den tette, irrgroene jungelen. Det var ikke tegn til liv der nede, men Juan Vilas visste at akkurat i dette øyeblikket ville det være livligere enn noen gang før inne i villniset. Hundrer av aper ville hyle og bjeffe i protest mot motorlarmen over dem. De ville ta flukten i samlet tropp og svinge seg fra gren til gren, mellom chonta-palmer og mango-trær, lange, sleipe lianer og kjempe-orkidéer. Spraglete fugler ville skyte som piler frem og tilbake mellom grener og blader, myriader av insekter ville summe over den dampende jordbunnen, og over råtnende trestammer og gulnende blad ville milliarder av saubamaur være på marsj, med blad fra avnagede trær stikkende opp fra kolonnene som faner og flagg blant soldater på utmarsj.

Juan hadde ikke noe ønske om å oppholde seg nede i dette drivhuset akkurat nå. Han var glad han var ferdig med Xingu-ekspedisjonen, for denne gang.

Han trakk mekanisk spaken tilbake for å gå klar av et høydedrag som stakk opp en halv kilometer fremfor ham. Müller våknet ved støtet og så seg forvirret om. Juan nikket til ham, ikke for å demonstrere sin velvilje, men for å gi uttrykk for at alt var som det skulle være.

— Xingu, sa han bare, og rettet blikket fremover igjen. Han ville ikke diskutere ruten med Müller. Han hadde fått i oppdrag å sette ham av ved begynnelsen av Tapajoz-elven, ved et sted som bare var merket med et blyantkryss på kartet. Han hadde sagt at han selv ville bestemme ruten, han fløy på flottører, og var henvist til å holde seg mest mulig over vann. Müller hadde ikke hatt noe å innvende

mot det, men han hadde brummet igår da de gikk ned ved Aragarcas for å fylle bensin. De hadde måttet vise papirene sine, og Müller hadde trukket frem passer-seddelen som var utstedt i Rio, av en eller annen mektig institusjon som hverken plasskommandanten eller Juan Vilas hadde noe større kjennskap til. Kommandanten hadde rynket brynene og slått på at han måtte innhente nærmere ordre fra Rio før han kunne la dem passere, men Müller hadde truet med både President Vargas og døden og djevelen. Til slutt hadde de fått lov å fly inn i Matto Grosso, ikke for at kommandanten var redd for truslene, men fordi han kjente Juan Vilas og ikke ville skaffe ham utgifter og forsinkelser.

— Hvorfor flyr De ikke på hjul, señor Vilas? hadde han spurt. — De som selv har vært med å bygge flyplassene her i landet?

— Neste uke, hadde Juan svart. — Neste uke kommer jeg hit med et amfibium, en Royal Gull, sterk som tusen ville okser, og vakker som en seniorita fra Copacabana!

Amfibiet var kommet til Rio, og det var betalt delvis med forskuddet fra den rødskjeggete passasjeren ved siden av.

— Xingu?

Müller spyttet nesten ordet frem. Juan nikket. Nå skulle han kunne se misjonstasjonen hvert øyeblikk. Han la flyet over i en krapp venstresving og speidet ned mot det bølgende landskapet under seg. Flykroppen vibrerte i de kraftige, ujevne oppdriftene nedenfra. Müller flyttet urolig på seg. Han trakk et solid stålur frem fra brystlommen og åpnet kapslet. Han

ble sittende og studere urskiven i taushet et øyeblikk.

— Nei! ropte han plutselig.

Juan Vilas snudde seg forbauset mot ham. Müllers pløsete, glinsende ansikt var plutselig fortrukket i raseri. Han slo med pekefingeren mot urskiven.

— Vi har bensin nok til seks timers flyvning! ropte han.

— Ikke på tankene, svarte Juan. Han flyttet ikke blikket sitt fra den glitrende stripen han hadde fått øye på rett fremfor seg. Xingu-elven! Han rettet flyet opp igjen og satte kursen mot den sølvblanke flaten.

— Vi har et vassdrag mellom Xingu og Tapajos! ropte Müller. — Jeg er kjent der. Jeg skal gi Dem beskjed. Vi kan gå ned og fylle over fra kanene til tanken! Stemmen hans var blitt roligere nå, men selv gjennom motorlarmen kunne Juan høre det fortannede raseriet hans.

— Jeg tar ingen sjanser, svarte Juan kort.

— Det er ikke snakk om ta sjanser. For den saks skyld kan vi fly frem til Tapajos på det vi har på tankene. Jeg har regnet det ut, etter Deres egne oppgaver.

Juan Vilas svarte ikke med én gang. Det var sant nok som Müller sa. Han hadde nok bensin på tankene til å rekke frem til bestemmelsesstedet, og han visste at det var nok av elver og vassdrag å gå ned på før de kom så langt. Men han hadde bestemt seg for å gå ned ved Xingu. Han fløy uten radio, og han likte å få kontakt med så mange flyplasser som mulig når han fløy over disse uendelige skogstrekningene. Han likte å si fra hvor han kom fra, og hvor han skulle hen. Han likte å få en øvet mekaniker til å sjekke opp motoren så ofte som

mulig, og han likte å treffe sine gamle venner. Han kunne ikke forstå hvorfor Müller hadde så meget imot å gå ned ved Xingu.

Han snudde seg mot Müller og sa rolig: — Sålenge jeg flyr mitt eget fly er det meg som bestemmer ruten, Señor Müller.

— Og sålenge jeg betaler fornøyelsen vil jeg ha et ord med i laget! ropte Müller tilbake. De kulerunde øynene var uttrykksløse og kalde, men Juan Vilas hadde ikke vanskelig for å forstå den truselen som lå bak ordene hans.

De ble sittende en stund og måle hverandre. Juan merket seg ennå en gang det pløsete, buttete ansiktet til Müller, den skallete issen og de smale, brutale leppene med det ubestemmelige trekket ved munnvikene. Det uflidde, røde skjegget sto i motsetning til det solide antrekket hans, battledress i khaki, med myke, høye støvler av meksikansk lær. En skulle se lenge på denne mannen for å oppdage et sympatisk trekk ved ham, men det var ingen tvil om at Müller var en mann som visste hva han ville, og at han var en mann som tok alle midler til hjelp for å gjennomføre sine planer.

Müller så for seg et bronsebrunt ansikt, med blåsort, tilbakestrøket hår og en smal mustasje. Regelmessige, rolige trekk, og vennlige, mørkeblå øyne. Juan Vilas hadde latinereens sprudlende temperament, men mange år bak spaken, på nordligere breddegrader, og blant kamerater med roligere sinnelag, hadde gitt ham en rolig og stø fremtreden og en kald vurderingsevne som kom med i det yrket han hadde valgt.

Han var lettbygget, men smidig og

sterk. Over brystlommen på khakiskjorten hans satt en rad med utmerkelser, brasilianske, amerikanske, og engelske, med den hvite- og blåstripet Distinguished Service Order i midten. Et minne fra krigens dager, fra bevegde dager og netter bak spaken på amerikanske jagerfly over den britiske kanal.

Müller likte ikke Juan Vilas. Müller likte ingen andre mennesker enn seg selv, men akkurat nå hadde han bruk for denne taxifyveren, og han bestemte seg for å forsøke å overbevise ham på en fredelig måte.

— Jeg skal betale Dem 1200 dollars, ikke sant? sa han og forsøkte å virke behersket.

Juan Vilas nikket.

— Og 600 har De fått i forskudd, ikke sant?

— Jeg har liten tid, i alle fall på fremturen. Det er derfor jeg ba Dem fylle cabin'en opp med bensin-kanner. Jeg vil nødig heftes for meget underveis, señor Vilas.

— Vi heftes like meget enten vi fyller bensin her eller lengre fremme, svarte Juan.

— Jeg byr Dem tre hundre dollars til hvis De følger den ruten jeg foreslår, og jeg garanterer at vi ikke tar flere sjanser av den grunn.

Juan stirret rett fremfor seg. Intet kunne passe ham bedre akkurat nå enn tre hundre dollars. Amfibiet skulle løses ut, overhales og sertifiseres.

— Forskudd? spurte han uten å se til siden.

— På stedet, svarte Müller.

Uten et ord la Juan flyet over i en krapp høyresving, tok et raskt blikk på kompasset foran seg, og rettet det opp igjen. Müller trakk frem en bundt pengesedler fra brystlommen, tallet

opp tre hundre dollars og rakte dem til den tause mannen ved spaken.

Xingu-elvens glitrende vannspeil forsvant bak høyre vingespiss.

Juan Vilas sjekket opp instrumentene sine. Oljetrykket var normalt, temperaturen normal, hastighet 180 km i timen. Han kunne ikke vente mere av dette gamle flyet. En kunne ikke få talg av en trebukk.

Müller la hodet ned på brystet igjen. Han svor en saftig ed mellom tennene, men Vilas hørte ham ikke. Tre hundre hestekrefter brølte under cowlingen foran dem. Flyet hevet seg høyere og høyere over det bølgende, grønne teppet.

— — — —

II

Señor Müller.

Når Kaptein Fransisco de Orellana sendte budbringere med meldinger til Hans Mest Katolske Majestet hjemme i Madrid hendte det som regel at budbringerne forsvant underveis. I beste fall brukte de en måned på å tilbakelegge en strekning som flyene idag tilbakelegger på et par timers tid. Men ennå hurtigere enn flyene går meldingene som tikkes frem over de samme strekningene av innfødte radiotelegrafister i lave hytter og skur i skogkanten ved de provisoriske flyplassene.

To timer etter at Stinson-flyet med Juan Vilas og Müller hadde forlatt Graca de Deus, lå det et dossier på skrivepulten foran Oberst Rodriguez i Roncador/Xingu-prosjektets kontor i Rio.

Kaptein Olvira leste dokumentet over skulderen på obersten.

— Nå igjen, mumlet han.

Rodriguez nikket.

— Denne gang gir vi oss ikke før vi har fått tak i både ham og de folkene som står bak ham, sa han. — Han må være kommet inn på falsk pass, men papirene han viste frem ved Graca de Deus lød på navnet Müller. Papirene er selvsagt falske.

— Hva med flyveren, Juan Vilas?

— Han må ha latt seg lure av papirene. Når kontrollen ved Graza de Deus lar seg føre bak lyset kan vi ikke klandre Vilas for om han også blir tatt ved nesen. Vilas har sikkert ikke ment å være med på noe ulovlig. Han er taxifyver, og han må selvsagt leve.

— Men denne Müller kan ha fortalt ham den gamle leksen at han er forsøker, og ikke har andre hensikter enn

Rodriguez avbrøt ham med en ergerlig håndbevegelse. — Vilas vet like så godt som De at vi ikke vil ha fremmede inn i Matto Grosso, og i et hvert fall ikke eventyrere som Müller. Vi ønsker ikke at indianerne skal stifte bekjentskap med vår egen sivilisasjons utskudd. Vi har forbudt våre egne å løse skudd mot indianerne, selv om de blir angrepet. Hvert skudd som blir avfyrt av en hvit mann betyr ti år tapt for den sak vi arbeider for. Det hjelper oss ikke om vi åpner landet ved flyenes hjelp hvis vi ikke samtidig påser at folkene som bor der kan leve sitt liv uforstyrret.

Kaptein Orvilla svarte ikke. Han hadde hørt denne leksen hundrevis av ganger, og han hadde selv gjentatt den like ofte overfor sine egne underordnede.

Han kastet ennå et blikk på papiret foran seg:

«Enrico Müller, nasjonalitet antagelig tysk. Fast bopel antagelig Tanger. Arrestert første gang Manaos, 14/4 1939 for våpensmugling. Annen gang Sao Paulo 20/3 1946 for å være i besiddelse av narkotika i store mengder. Utvist fra Brasil den»

— Undres på hva han har fore den gangen? spurte han og så opp.

— Jeg vet ikke. Gull, kanskje, eller diamanter, eller hvasomhelst. Han kjenner dette landet bedre enn De og jeg til sammen. Han kan ha kommet over skatter som vi andre ikke en gang har anelse om. Han skaffer seg alltid en eller annen godtroende person i et eller annet land til å finansiere seg, og hvis han finner det han leter etter kan vi i beste fall risikere at vi får en invasjon av eventyrere av samme sorten.

— Hva har De tenkt å gjøre med saken?

— Jeg går ut fra at de mellemlander på Xingu-plassen, og jeg har gitt ordre til at Müller skal arresteres omgående. Det gjør meg vondt for Vilas. Han er en redelig mann, og vi skylder ham bare takk for hans innsats for oss.

— — — — —
Mannen i kontrolltårnet på Xingu flyplass senket kikkerten.

— Stinson på flottører, sa han og nikket. — Det er Vilas.

— Men hvorfor snudde han plutselig vestover? Det ligner ikke Vilas å fly i siksak innover jungelen!

— Han kan ha fått et tipp om arrestordren på Müller.

— Vilas har ikke radio, og om han hadde det ville han ikke gi seg til å avlytte våre kodemeldinger. Bortsett fra at han aldri ville motsette seg at

direktivene fra Rodriguez ble etterkommet. Vilas er ingen kjeltring.

— Müller kan ha snappet opp meldingen, eller han kan ha fått en mistanke om at han skulle arresteres. Og så har han overtalt Vilas til å fortsette.

De sto og stirret etter flyet som forsvant i horisonten. Mannen med kikkerten ristet på hodet. — Jeg liker ikke dette her, mumlet han. — Jeg sender rapport tilbake til Graca de Deus om det med én gang.

— — — — —
Klokken var blitt over tolv da Juan Vilas kastet et blikk på bensinmåleren og slo over på reservetanken.

— Nå må vi snart finne dette vassdraget vårt, señor Müller, sa han uten å flytte blikket. — Vi kan holde oss på vingene en knapp time til.

Müller rynket pannen. — Det er kanskje best vi snur nordover en tanke, sa han, — mot Calopalo. Det er flere elver deroppe.

— Det vet jeg. Men det vil føre oss langt ut av kurs. Jeg trodde De hadde liten tid.

— Det stemmer, men vi skal jo ikke ta noen sjanser.

Svaret kom hurtig, litt for hurtig for Juan Vilas. Han snudde seg og stirret inn i de grå, uttrykksløse øynene. Plutselig la han flyet over i en krapp sving. Han hadde plutselig forstått to ting. At han hadde fløyet for lenge vestover, i tiltro til at de skulle rekke frem til vassdraget Müller hadde snakket om, dernest forsto han at det ikke var fordi han hadde hastverk Müller ikke hadde villet gå ned ved Xingu.

Müller flyttet blikket sitt. Han lenet seg tilbake og grep kartskissen som lå i ryggen på setet hans. I det sam-

me la Juan Vilas merke til en ting han ikke hadde lagt merke til før. Noe under Müllers brystlomme bulet ut ved den brå bevegelsen, noe som hadde en mistenkelig likhet med et pistolskjeft som stakk opp fra et slingsby-hylster.

En skulle ha lisens for å bære skytevåpen i Matto Grosso. Og hvis en hadde lisens behøvde en ikke bære dem i slingsby-hylstre under armhulen!

III

Et kappløp med tiden.

Vilas tok kartet lempelig fra Müller og la det i fanget sitt. — Calopalo, mumlet han. — La oss håpe vi rekker frem før motoren begynner å hoste.

Han drosslet motoren ned for å minske forbruket. Etterpå skjøv han solbrillene opp i pannen og bøyde seg mot sidevinduet. Urskogen bølget uavbrutt under dem. Et irrgrønt teppe, uten en flekk som kunne bety en lysning eller en stripe som kunne bety en elv eller en bekk.

Han var godt kjent i Camayuralandet. Det hadde rast en skogbrann der for mindre enn et halvt år siden, og jungelen hadde vel neppe klart å dekke de brente områdene på så kort tid. Han rettet ennå et blikk på kartet og kontrollerte kursen sin på kompasset.

— Hold utkikk på Deres side, sa han til Müller. — Hvis De ser svartbrun skogbunn så gi meg beskjed. Området er tredve kilometer langt, og når vi er kommet forbi det har vi en halv times flyvning frem til elv med rolig vann.

Müller nikket. Det gikk et nervøst

drag over ansiktet hans. Juan Vilas konstaterte i all stillhet at mannen måtte være redd.

Minuttene gikk. Motoren brummet jevnt og regelmessig, men Juan merket seg at termaturlmåleren var gått opp en halv strek. Motoren var moden for femti-timers-overhaling, og Juan Vilas var fullt klar over det. Det kunne være en antydning til, en fortetning i et oljerør som var skyld i temperaturstigningen, og det behøvde ikke å bety fare, men Juan likte det ikke. Han burde ha tatt overhalingen, selv om dette var den siste turen han skulle fly med det gamle Stinson-flyet. Han drosslet motoren ennå lengre ned. Fartsmåleren viste 120 kilometer i timen.

Müller skottet engstelig bort på ham, men Juan besvarte ikke blikket. Det slo ham forøvrig at en mann som hadde chartret et fly for å settes av mutters alene midt inne i Matto Grosso, for å oppholde seg i jungelen en hel uke alene, og så bli hentet en uke etterpå, at en slik mann ellers ikke måtte være skvetten av seg. Juan hadde tatt et overblikk over det utstyret Müller førte med seg, et lite posetelt, moskitonett, hermetikk, klor-tabletter for rensing av drikkevann og andre småting som gjør det mulig å friste tilværelsen alene i jungelen. Hvis en er kjent i jungelen og forstår å innrette seg. Det kunne ikke være tvil om at denne mannen var kjent her i distriktet, og at han visste hvilken risiko det var forbundet med å ferdes her. Allikevel var det tydelig at han var redd for en liten nedstyrtning

Juan skiftet blikket vekselvis fra instrumentbordet til landskapet fremfor seg og under seg. Hvis han ikke

fikk øye på det landemerke han søkte etter innen et kvarter, ville det begynne å bli prekärt. Han lot flyet stige så meget den begrensede motor-kraften tillot. Han ville ha høyde å gli på hvis det først skulle gå galt.

— Her! ropte Müller plutselig og pekte ut.

Juan fulgte blikket hans. En liten lysning kom til syne i det grønne tepet. En Calopale-landsby sannsynligvis. Han satte kursen mot lysningen for å se om det kunne være vann i nærheten, nok vann til å gå ned på, og nok vann til å starte fra.

Müller ropte et eller annet til ham, men han hørte det ikke. Han syntes plutselig han dro kjensel på stedet. Han hadde vært her før, han hadde fløyet over denne landsbyen den gangen han hadde kartlagt det avsvide området. Hvis han ikke husket feil skulle han ikke være mange minuttene borte fra det nå. Hvis han ikke husket feil! Han kastet et blikk på kartet, men han visste at det var fåfengt. Det fantes ikke et pålitelig kart over Matto Grosso-området, bortsett fra den stripen Xingu-ekspe-disjonen hadde kartlagt fra fly.

Han satte snuten nedover og kretset lavt over landsbyen. Nakne, brune skikkelser sprang ut fra de lave hyttene. To mann hadde spent buone sine og sendte piler opp mot den fremmede fuglen. Slikt hadde skjedd før. Et lite Piper Cub-fly som hadde vært til kartlegging av Xingu-elven hadde en dag kommet med to piler gjennom duken. Flyet hadde gått lavt over hyttetakene i en Camayura-landsby og hadde fløyet rett inn i en sverm med piler.

Han rettet flyet opp igjen. Han trodde han var sikker i sin sak nå.

Han la kartet til side og kontrollerte kursen på kompasset. Et kvarter til, så ville han i alle fall finne det milelange, avsvide området.

Müller satt ansent i setet ved siden av og stirret stivt fremfor seg. Av og til ropte han et eller annet uforståelig, men Juan Vilas hørte ikke på ham.

Kvarteret gikk. Fremdeles ikke tegn til landemerket. Juan Vilas rynket pannen. Han pleide ikke å ta så feil, men så pleide han heller ikke å la andre blande seg i navigeringen hans.

Han gjennegikk i tankene ennå en gang hvorledes han skulle sette flyet ned hvis han ikke rakk frem til vann. Han måtte holde utkikk etter noe som lignet en lysning innenfor en radius av fem kilometer. Så langt skulle han kunne greie å gli med den høyden han hadde nå. Stupe ned mot lysningen, rette opp like for skogkanten og forsøke å slå begge vingene av mot et par trestammer før han skjøt inn i det åpne feltet. Han måtte sørge for å ha macheter, moskitonett, en lommelykt, fyrstikker og det de kunne finne frem av proviant, klar til å kaste det ut gjennom døren i det øyeblikk de støtte mot den første hindringen. Så gjaldt det å hoppe etter selv, for det tilfelle at flyet skulle ta fyr. Og det ville være et under om flyet ikke tok fyr.

— Señor Müller, sa han, — forsøk å pakke sammen det utstyret vi trenger hvis vi blir nødt til å ta oss frem gjennom jungelen. Pakk det sammen i en bylt, og legg det klart til å kastes ut.

Müller svarte ikke. Han satt med oppspilte øyne og pekte fremfor seg. Juan fulgte retningen av den buttete pekefingeren med øynene.

Han pustet lettet ut. En brunsvart stripe kom til syne i det grønne tepet under dem. Svart skogbunn. Lange, tynne grønne striper viste hvor jungelen hadde begynt å erobre tilbake det tapte området. Om noen måneder ville de svarte flekkene være forsvunnet igjen, intet kunne holde denne grønne frodigheten tilbake.

Han så på klokken. Et kvarter igjen, men han hørte ikke en mislyd fra motoren. Han kunne velsigne denne gamle Pratt & Whitney'en. Den hadde minst tre tusen flytimer. Hvor mange timer flyet hadde visste han ikke. Det måtte være minst tyve år gammelt. Men både fly og motor hadde tjent ham tro i to år nå.

Ti minutter. Han så Müller pakke sammen hermetikk og macheter i poseteltet. Mannen var åpenbart nervøs, men han pakket fornuftig, skjermet teltet og moskitonet mot de skarpe eggene på machetene. Juan Vilas strakte den ene hånden bakover og kjente etter at hans eget utstyr lå i lommen på seteryggen. Lommelyken, macheten, klortablettene

Fem minutter. Fremdeles fløy de over den svarte stripen. De passerte den grønne muren som reiste seg bak stripen akkurat da de fem minuttene var gått.

Juan Vilas så ennå en gang på uret sitt og begynte å regne ut sjansene deres. Han hadde akkurat kommet til at sjansene var ytterst små, da motoren begynte å hoste. Han satte snuten nedover. Müller bråsudde og stirret på ham. Motoren hostet ennå et par ganger og stoppet. Juan nikket ettertenksomt, rakte hånden frem mot instrumentbordet og slo over på hovedtanken. Etter et par sekunder

tente motoren igjen, slo et par usikre slag, og brølte opp.

Juan lenet seg tilbake i setet og grep fastere tak rundt ratt-spaken. Nå fløy de på lykke og fromme. Motoren kunne gå i fem minutter til, kanskje ti. Han forsøkte å regne ut hvor meget han hadde brukt før han hadde slått over fra hovedtanken til reservetanken, men han fant snart ut at han ikke kunne ha mange dråpene igjen. Nålen på bensinmåleren danset opp og ned. Det ble han i alle fall ikke noe klokere av. Han knyttet hendene rundt spaken og stirret fremfor seg.

Minuttene gikk. Müller var blitt taus nå. Han fomlet av og til med bylten han hadde gjort klar, men flyttet ikke blikket fra horisonten. De fikk øye på den tynne, sølvhvite streken foran seg samtidig, men ingen av dem lot seg merke med det. Det var ennå langt frem. Ti minutter kanskje, eller fem

Den tynne stripen ble bredere, og nå kunne de skjelne den grønne muren på den andre siden av bredden. Elven gikk i en slakk buktning her, og Juan la flyet svakt over til venstre for å korte avstanden. Han så på høydemåleren. Den viste 4000 fot, men den var ikke til å stole på. Juan bøyde seg mot vinduet for å bestemme høyden. Han skulle kunne gli minst fem kilometer herfra, kanskje seks

Plutselig hostet motoren. Juan slo av tenningen i samme øyeblikk. Nå fikk det briste eller bære. De få bensindråpene han nå kunne ha igjen skulle brukes som aller siste reserve, og hvis han rakk frem til vannet ville han gjerne ha en liten skvett igjen

til selve landingen. Å lande et sjøfly uten motor er noe en helst skal unngå.

Han skjøv spaken langsomt fremover og holdt øye med fartsmåleren. Han måtte såvidt holde flytefart, 70—80 kilometer, med en liten margin for å kunne komme over en høyde.

Stripen vokste. Han skulle ha håp om å rekke frem nå, og hvis det ikke var altfor mye driv-ved i elven . . .

Snuten hevet seg. Juan skjøv spaken frem igjen. Flyet la seg over på siden og holdt på å tape farten. Han skjøv spaken ennå lengre frem. Nålen på fartsmåleren begynte å stige igjen, men han måtte ha tapt nesten hundre meters høyde på det øyeblikket han hadde vært uoppmerksom. Propellen slo maktesløs i luften, og stillheten i cabin'en var nesten trykkende. Han kunne høre Müller puste tungt ved siden av seg.

Trekronene kom nærmere. Nå kunne han skimte omrisset av hvert enkelt tre. Om noen få sekunder ville han sveve rett over dem. Han lenet seg frem i setet og stirret ned mot det grønne teppet som kom nærmere og nærmere. Han var høyden femti meter over tretoppene nå, og ennå var det flere hundre meter igjen. Han slo på tenningen. Motoren hostet et par ganger, startet, og hostet igjen. Han stirret stivt på fartsmåleren og trakk spaken tilbake. Han måtte holde denne høyden i noen sekunder til. En klynge med palmekroner strøk forbi vinduene, ikke tyve meter borte. Motoren hostet ennå en gang og stoppet. Han tok peiling på et søkk i trekronene og rettet snuten på flyet rett mot dem. En flokk forskremte fugler flakset opp rett foran propellen, hvite

og blekrøde vinger strøk forbi vinduene. En gren slo mot flottørene, flyet ristet, men det stoppet ikke. Han hadde følelsen av å synke ned i grønt dytt, og hørte grener og blad slå inn mot kropp og vinger. Nå!

Han inntok uvilkårlig krasj-stillingen, men i neste øyeblikk så han den sølvblanke flaten foran seg. Han hadde en brøkdel av et sekund å flate ut på. Nålen på fartsmåleren sank. Flottørene tok vannet, hoppet klar igjen, og satte seg for godt. Vannspruten slo opp langs skroget. Snuten bikket nedover et øyeblikk, men Juan rykket spaken tilbake. Det holdt. Halen ble tvunget ned igjen. Flyet seilte et stykke til bortover flaten, så sank flottørene et par tommer ned, og flyet ble liggende og drive.

IV

Angrepet.

Juan Vilas snudde seg mot Müller og smilte. Müller svarte med et tomt blikk. Han satt fremdeles og tviholdt på bylten med utstyret.

— Vel, Señor Müller, sa Juan. — Nå skal vi til å fylle bensin igjen. Jeg går ut på flottøren. Vær så snill og rekk meg de fulle kannene etterhvert som jeg sier fra.

Ti minutter etterpå var de i full gang med bensinfyllingen. Flyet drev langsomt over mot den andre elvebredden. Skrikende fugler fløy lavt over hodene deres. En alligator stakk hodet opp fra det grønne vannet, blunket dovent med øynene et par ganger, og dukket igjen.

— Ennå en kannel! ropte Juan Vilas. Han gikk tilbake mot døråpningen og

tok imot tyveliterkannen som Müller rakte ham.

I dette øyeblikket kom pileregnet. Ingen av dem rakk å se hvor det kom fra. Ingen av dem hadde holdt øye med bredden som kom nærmere og nærmere. Pilene slo inn i duken, i cowlingen, i flottørene.

Og to piler traff Juan Vilas. Den ene trengte gjennom overarmen og ble stående med pilespissen klar av huden på den andre siden. Den andre traff underarmen. Den sylskarpe bambusspissen flenget opp kjøttet inn til benet, fra albuen halveis ned mot håndleddet.

Han grep rundt dørhåndtaket. Det sortnet for øynene hans. Blodet veltet i strømmer ut fra det dype såret. En prikkende fornemmelse forplantet seg fra de to sårene opp gjennom armen og fikk hjertet hans til å slå som en damphammer. Sansene begynte å siøves. — Curare, tenkte han, — giftige piler. Curare kan ikke drepe et menneske, den lammer forbigående. Hold deg fast . . .

Vannet begynte plutselig å koke rundt flottørene. I løpet av et sekund var pirhana'ene kommet til. En sølvpil skjøt opp av vannet og falt tilbake med et plask. En til. Et par sylskarpe kjever snappet etter støvleskaftet hans. Solen spilte i de sølvblanke kroppene som hoppet opp og ned i vannflaten, med kjever som gikk i halve kroppens lengde. Han kjente et stikk i leggen, og sendte i tankene en inderlig takk til Oberst Rodriguez og den forterpede leksen hans: «Vass aldri ut i en elv uten lærstøvler. Har du et sår så la ikke en dråpe blod komme i vannet. Pirhana-svermene skreller kjøttet av skjelettet ditt på under et minutt . . .

Han krammet neven så hardt rundt dørhåndtaket at da Müller trakk ham inn i cabinen måtte han slite ham løs med inakt.

Han ble lagt ned på førersetet. Føtten hans stakk ut gjennom døråpningen. Det siste han husket før han svi- met av var skuddene som runget i trommehinnene, den syrlige kruttro- ken og heten fra stikkflammene mens Müller tømte magasinet på automat- pistolen sin mot de svarte skyggene som beveget seg i villniset inne på bredden.

— — — —

Klokken 9.05 anropte en Convair fra Pan American Airways kontrolltårnet i Manaus og meldte at de hadde observert et havarert fly midt i løpet til en av bielvene til Tapajos. Det var vanskelig å si om det var et sjøfly eller om det hadde hjulunderstell. Flykroppen lå i vannskorpen, og den ene vingespissen lå under vann. Meldingen ble sendt videre fra Manaus til alle flyplasser langs den 1500 kilometer lange stripen som sorterte under Roncador-Xingu.

Klokken 10 samme formiddag ble Kaptein Larry Braun hentet i Oberst Rodriguez' bil og kjørt til oberstens kontor.

— Braun, sa Rodriguez, — jeg har et oppdrag til Dem.

— Takk som byr, men jeg er char- tret av Standard Oil fra mandag av, og dessuten trodde jeg at . . .

— At vi har fly og folk nok selv. Alt det der kan vi snakke om en annen gang. Når kan De starte?

— Jeg er klar, men hva med olje- selskapet?

Rodriguez tenkte seg om. — Det er fredag idag, sa han, — og De skulle

fint rekke å være tilbake til mandag. Det gjelder Deres gode venn Juan Vilas. Han er i vanskeligheter.

Larry Braun rynket pannen. Rodriguez fortsatte, — han var chartret av en eventyrer som egentlig burde ha sittet bak lås og slå i Sao Paulo. I øyeblikket sitter de begge to — hvis de er i live — til halsen i vann oppe ved Calopale. Oppdraget går ut på å unnsette Vilas og arrestere passasjeren. Det er denne . . . skal jeg si delikate kombinasjonen som gjør at jeg ikke kan rekvirere et av ekspedisjonens fly.

— Jeg har aldri drevet i politi-faget før, Oberst Rodriguez, men selvsagt skal jeg fly opp og trekke Juan Vilas opp av gjørmen.

— Kaptein Orvila blir med Dem, han ordner opp med denne passasjeren.

Larry Braun tenkte seg om et øyeblikk. — En ting til, Oberst Rodriguez, sa han, — jeg flyr på hjul. Hva med landingsplass?

— Navigatøren på Convair-flyet som oppdaget Vilas's fly var omtenksom nok til å ta et luftfoto. Hvilket han forøvrig ikke hadde lov til, men i dette tilfelle er vi taknemlig for at han forbrøt seg. Bildet viser at det ligger en tørr sandstripe et par kilometers vei fra det stedet hvor flyet er havarert. Stripen er omtrent to hundre meter lang, og ser ganske jevn ut. De har en Mooney. De kan starte og lande på et frimerke. De får med en gummibåt, og resten overlater vi til Dem og Kaptein Orvila.

Braun nikket. Rodriguez så på klokken. — Hvis De er startklar, Kaptein Braun, skulle Dere kunne være på vingene klokken 12.00.

— — — —

Juan Vilas våknet ved at han kjente flyet bevege seg. Han slo opp øynene og skimtet den skaldete issen til Müller utenfor vinduet. Müller rumsterte med et eller annet ute på en av flottorene. Strandbredden var lengre borte nå, såvidt han kunne se lå de midt i elveløpet. Flyet hadde krenget over til siden, og vannet skvulpet frem og tilbake over gulvet i kabinen. Han forsøkte å reise seg, men kroppen hans kjentes ut som om den var lammet. Den høyre armen hans var følelsesløs. Han kjente preset fra et torniquet som var surret stramt rundt overarmen hans.

Müller klatret inn døråpningen. Han kastet et likegyldig blick på Vilas, satte seg i et av baksetene og tørret svetten av pannen.

— Det han eventuelt har gjort for å redde livet mitt, tenkte Juan, — har han ikke gjort av velvilje, men fordi han må ha min hjelp til å komme bort herfra.

Det lot til at Müller hadde lest tankene hans. — Vi må se å få Dem på benene igjen, mumlet han, — så vi kan komme oss vekk herfra.

Juan nikket.

— Jeg har ikke sett på sårene Deres ennå, men jeg tror det var Curare på disse pilene. Jeg har dyttet salt i sårene og slengt i Dem alt jeg hadde av motgift mot slangebit og annet svineri.

Han stirret inn mot strandbredden og fortsatte, — jeg fikk staket oss vekk fra bredden. Fant en lang bambus-stokk. Vi står midt utpå nå, og er sunket. Det er heldigvis grunt vann her.

— Sunket? Juan reiste hodet.

— Ja, disse jevlene traff de tynne blick-flottørene Deres med pilene sine.

De slår gjennom en tommetykk planke på tredve meter, så det er ikke rart at aluminiums-blikket ble gjennomhullet.

Mens han snakket hadde han pakket opp noen bandasjer og en liten flaske jodbensin fra en medisinkasse han hadde blant utstyret sitt. Fra brystlommen tok han frem et kapslet glass og satte det fra seg på setet.

— Jeg var heldig, sa han, — fant disse på en drivende tømmerstokk.

Juan så på glasset. Det vrimlet med røde maur derinne. De var nesten en tomme lange, med kraftige klør. Han så spørrende på Müller.

— Vent og se, sa Müller. — En kan lære litt av hvert av disse svartingene også. Han trakk frem en flaske whisky.

— Hør her, fortsatte han. — Det er mulig dette kommer til å gjøre vondt, og jeg vil ikke ha noe trøbbel med Dem mens jeg driver og doktorerer. Svelg en slurk av dette, og legg Dem tilbake og døs av.

Juan Vilas adlød. Han ble liggende og døde mens Müller tok seg av sårene hans. Han kunne ikke la være å føle respekt for denne hardkokte, hensynsløse mannen. Müller måtte ha levet mange år i jungelen. Han var en mann som visste hva han gjorde. De buttete fingrene hans arbeidet med en presisjon og en fasthet som mange leger kunne misunne ham. Han vasket sårene med jodbensin og slakket på det stramme torniquet'et. Juan kjente blodstrømmen vende tilbake i den lamme armen. Müller ventet et øyeblikk.

— Det er stoppet, brummet han. — De hadde flaks. Den ene pila laget et fint snitt i pulsåren Deres.

Han satt plutselig med en liten

nebbetang i hånden. Juan kjente den igjen. Den kom fra hans egen verktøykasse.

— Hold fast nå, sa Müller. Han grep tak i pilespissen med tangen, og trakk resten av pila gjennom overarmen. En tykk blodstrøm veltet ut av såret. Men Juan Vilas så den ikke. Han svimmet av.

Da han våknet igjen var overarmen hans bandasjert. Müller hadde vasket flengen i underarmen omhyggelig, og holdt nå de to hudlappede sammen med fingrene. Han løsnet kapslen på medisinalglasset på setet, og trakk frem en av de røde, lange maurene.

— Se her, sa han. — Dette har jeg lært av en jivaro-medisinmann.

Han holdt mauren over hudfoldene. Juan kjente et kraftig stikk da mauren hugget klørne sine inn i huden. I samme øyeblikk knep Müller hodet av mauren med neglene sine. De to klørne satt som en pinsett over hudflengen.

— Disse klørne holder huden til såret er grodd, sa Müller og trakk frem enda en maur. Han gjentok operasjonen til hele hudflengen var lappet sammen med en rad med sylskarpe sterke klør. Etterpå la han en stram bandasje over flengen.

Etter en halvtime løsnet han på torniquet'et igjen. Juan Vilas kjente ennå en gang den lamme armen våkne til liv, og nå meldte smertene seg for alvor. Han døsset av igjen, og våknet ikke før det var blitt mørkt.

— Hvorledes føles det? spurte Müller, men det lå ikke noen deltagelse i stemmen hans.

— Bedre, mumlet Juan. Han følte at vannet skvalpet rundt føttene, men han var for utmattet til å forandre stilling.

— De svarte jævlene er kommet tilbake, sa Müller. Det kom et par stykker av dem i en uthulet trestamme forbi her isted. Forsøkte å velte flyet. De havnet hos pirhana'ene.

— Skjød De? spurte Juan.

— Selvfølgelig skjød jeg. Det var skuddene som vekket Dem, antar jeg.

Juan forsøkte å reise seg i setet.

— Den skytingen kommer det ikke noe godt ut av, sa han. — Jeg har lovet Rodriguez at jeg . . .

— Til helvete med Rodriguez, svarte Müller.

— — — —

V

Til unnsetning.

Larry Braun mellelandet på Aragarcos klokken fire, og var på vingene igjen et kvarter etterpå. To timer etter nådde de frem til elven, og etter å ha kretset over den i et kvarter, fikk de øye på flyet. Braun gikk ned til femti meters høyde, fløy et par ganger over den sandstripen som var anvist på luft-fotografiet, og gikk inn for landing.

— Vi kommer vel antagelig til å tilbringe natten her, sa han til Kaptein Orvila da han løste ut understell og flaps.

— Neppe, mumlet Orvila. Han hadde blikket sitt festet til en klynge med kanoer, uthulte trestammer, som var samlet på den andre siden av bredden.

Sandstripen var ujevn. Vannet skyllet inn over den mange steder, og grunnen var løs og fast om hverandre. Sølespruten slo opp under skrog og vinger da flyet satte seg, og propellen pisket vann og sand opp til en

gulbrun sky. Larry Braun lot flyet løpe farten av seg, så snudde han og kjørte tilbake igjen, fant en stripe som var jevnere og fastere og kjørte frem og tilbake langs denne stripen to ganger før han stoppet.

— Klar til å ta av igjen, sa han og tente en sigarett. Han kastet et blikk på bensinmåleren. — Vi har nok til to og en halv times flyvning, mumlet han. — Jeg hadde håpet å kunne rekke Rio das Mortes eller Kulueme. Med to pasasjerer til ombord skal jeg være glad hvis vi rekker frem til Xingu.

Orvila svarte ikke. Han speidet over mot de lange, svarte skyggene som beveget seg frem og tilbake langs den andre elvebredden i tusmørket. De kunne ikke se det havarte flyet, men Orvila regnet med at det ville ta et par timer å padle en gummibåt frem til det. Og et par timer tilbake. Han sendte en vennlig tanke til Oberst Rodriguez og hans forutseenhet da han hadde beordret den lange, T-formete kassen pakket inn sammen med gummibåten.

— Kaptein Braun, sa han, — jeg har en tilståelse å komme med. Jeg har belemret flyet Deres med tyve kilo ekstra bagasje uten å si noe om det.

Larry Braun sendte ham et spørrende blikk. — Hva er det for noe? spurte han.

— En påhengsmotor, svarte Orvila. Han stirret ut i halvmørket en stund før han fortsatte. — Jeg tror vi kommer til å få god bruk for den. Hvis Vilas og Müller er i live, og det er de etter all sannsynlighet, er det på høy tid vi får dem bort fra det havarte flyet.

Han skjøv plexiglass-ruten til side. Opp fra den mørke urskogen steg en monoton, syngende lyd.

— Trommene, sa Kaptein Orvila. — Trommene går.

— — — —

De ventet til mørkets frembrudd før de bar gummibåten ned til vannet. De måtte vasse over en renne før de rakk frem til bredden. Rennet var nesten tyve meter bred, og de gikk i vann til livet.

— Her gjelder det ikke å ha sår på kroppen, sa Kaptein Orvila. En dråpe blod i vannet her, og rennet er full av pirhana'er på noen få sekunder.

— Dette med pirhana'ene vil jeg se før jeg tror det, svarte Larry Braun.

— La oss håpe De slipper, mumlet Orvila. Han ble aldri helt klok på denne robuste amerikaneren. Han visste at Braun hadde forlatt en god stilling i Condor Air Lines for å begynne med charter-flyvning for seg selv. Han hadde tydeligvis en kullsviertro på de store mulighetene her i dette nye, uendelig store landet, men det var like tydelig at han helst unngikk å sette sin fot ned på jorden i det samme landet. Larry Braun så alt fra luften, og den tiden han ikke satt ved spaken mente han var bortkastet tid.

De pumpet båten opp og spente fast påhengsmotoren. Månen var ikke kommet opp ennå, og de bleke, funkende stjernene kastet bare et sparsomt lys over det dystre landskapet. Orvila bestemte seg for å bruke påhengsmotoren til de var kommet tre-fire hundre meter fra flyet, og drive resten av veien med strømmen.

— Det er alltid en fordel å komme ubemerket, sa han sakte. — I mørket vet man aldri hvem som er venn eller fiende.

De oppdaget flyet etter å ha kjørt nedover elven i ti minutter. Den ene vingen stakk ned i vannet med vingespissen, men det meste av skroget var klar av vannskorpen. En kjølig aftenbris kruset vannflaten, og Larry Braun merket seg automatisk vindretning og beregnet vindstyrken. Flyveren i ham fornektet seg aldri uansett hvor han befant seg.

Orvila stoppet motoren og begge la seg ned i bunnen av båten. Av og til stakk Orvila hodet opp for å orientere seg, og et par ganger brukte han padleåren for å sikre seg at de drev rett på flyet.

— Kanoene holder seg til bredden foreløbig, hvisket han. — De venter antagelig til månen kommer opp før de angriper flyet.

— Og hvorfor tror De at de vil gå til angrep på flyet?

— Fordi de mener at det er en ond ånd, den hvite manns onde ånd. Og dessuten holder jeg det for mulig at en eller annen har løsnet skudd mot dem.

Braun svarte ikke.

— Jeg kan ikke tyde trommene deres, fortsatte Orvila, — men jeg har hørt dem før når de varslet fare, og jeg syntes jeg kjente tonene igjen.

Vannet skvulpet rundt gummibåten. Trommene var tydeligere nå, og et blekt lysskjær over trekronene fortalte at månen ville lyse opp landskapet om ikke så lenge. Da de kom nærmere flyet hørte de stemmer innefra kabinen, en matt, trett stemme, og en

skingrende høy diskant. En eller annen inne i kabinen lot raseriet få fritt løp.

Orvila la fingeren på leppen. De drev inn under den skrå vingen, og Larry Braun rakte en hånd ut og grep tak i flottørfestet. Vinduet ved siden av føreriset var åpent. Braun kjente igjen Juan Vilas's rolige stemme, men han kjente ikke den høye stemmen som svarte ham.

— det kan være at du kom fra et fly som skulle unnsette oss, og det kan være at De synes det er i orden. Men jeg har betalt Dem forskudd for en tur, og jeg skal sørge for at turen blir gjennomført. Vi har verktøy ombord her. I morgentidlig skal jeg selv sette lekkasjen i flottøren og pumpe vannet ut av dem . . .

— Med hva?

— Med hjulpumpen Deres. Jeg har regnet ut hvorledes det skal gjøres. Her er drivtømmer nok i elven til å rette opp

— Señor Müller, hvis flyet vi hørte var sendt ut etter oss, hvilket jeg tror, vil våre venner være på pletten her i morgentidlig lenge før De er halvveis med arbeidet.

— Hvilke venner? Jeg har ingen venner her i landet, og hvis noen nærmer seg dette flyet imorgen, om det er svarte eller hvite, skal jeg se til at de

Han fikk ikke fullført setningen. Den kraftige lyskjeglen fra en lommelykt blendet ham. Fra vinduet kom Orvilas rolige stemme, — Enrico Müller! Jeg har en revolver rettet mot Dem. Opp med hendene! De er arrestert.

— Høflig folk disse syd-amerikanerne, mumlet Larry Braun. — I Sta-

tene ville vi ha sagt det på en helt annen måte.

Han klatret inn døråpningen og rettet lommelykten sin inn i kabinen. — All right, Juan, det er her vi skifter fly!

De måtte bære Juan Vilas ned i gummi båten. Müller fulgte med, motvillig. Han mumlet et eller annet uforståelig da han satte seg foran i båten.

Orvila startet påhengsmotoren. — Legg dere ned i båten! ropte han. — Kanoene er på vei hitover!

Fossen sto om baugen på det klumpete fartøyet. Orvila styrte inn mot bredden og fulgte landskyggen opp mot sandstripen der flyet sto. Han pustet lettet ut da de la inn til bredden et kvarter senere.

— Gudskjelov, mumlet han. — En eneste pil i denne luftblæren av en båt hadde vært nok.

De bar Juan Vilas mellom seg frem mot flyet. De var kommet frem til den dype rennen da Orvila plutselig bråstoppet. Han rettet lommelykten mot skogkanten. Lyskjeglen streifet flyet. Et par svarte skygger forsvant inn i villniset. Orvila slukket lykten igjen.

— Hvor mange var det av dem? spurte Braun.

— Jeg så bare to, men det var sikkert flere, svarte Orvila. — Kom, vi går videre.

De kom frem til rennen. — Hold bandasje i været, Vilas, formante Orvila da de vasset ut i det svarte, grumsete vannet.

Müller ble stående og nøle på den andre siden. De hørte ham banne og

sverge. — Gå på, sa Orvila, — han kommer nok etter når han ser vi andre er kommet trygt over.

De tyve skrittene føltes som to hundre. De fortsatte frem til flyet uten å stoppe, og satte Juan Vilas ned på sanden. Müller sto fremdeles på den andre siden av rennen. Han lystet med lommelykten for å finne den grunneste delen av rennen, og de kunne høre de saftige edene hans helt bort til flyet.

Lyskjeglen fra Müllers lommelykt streifet skogkanten. En mørk skygge hoppet til side. En annen fulgte etter. Det skarpe, hvite lyset spillet i glinsende, nakne overkropper.

Månen var kommet frem, og den undersetsige skikkelsen til Müller tegnet seg mot det bleke lysskjæret. Han var kommet et par skritt ut i rennen. De så ham stikke hånden inn under skjorten og trekke frem en tung autopistol.

— Stopp! ropte Orvila. — Ikke skyt!

En rødgul stikkflamme slo ut av munningen på våpenet. Men bare én. Det rungende skuddet ble fulgt av hvinet fra en sverm med piler. Müller skrek som et vilt dyr. Orvila løp ned til rennen og lystet fremfor seg med lykten. Det glitret i sølvblanke kropper som hoppet opp og ned i lyskjeglen, vannet i rennen kokte. Müller løp et par skritt frem gjennom strømhvirvlene, så skrek han ennå en gang og stupte fremover. En etter en fløt pilene opp fra det mørke vannet. Pirhana-svermen trakk ut igjen mot elven.

Orvila løp tilbake til flyet. Braun hadde lagt Vilas i baksetet og satt selv i føreriset. — Start opp! ropte

Orvila og kastet seg inn i setet ved siden av.

Braun trykket på selvstarterknappen. Et hvitt lys flammet opp over instrumentbrettet. Så ble det stummende mørkt. Det ble dødsstille et øyeblikk inne i kabinen. Larry Braun kvalte en ed.

— Vel, sa han, — det var det. Jeg har ikke strøm.

VI

Siste etappe.

De ble sittende en stund i kabinen og vente. Det var Orvila som brøt tausheten.

— Jeg tror ikke de kommer tilbake, sa han. — Det er Calopale-indianere. De ville antagelig ikke ha rørt noen av oss hvis ikke Müller hadde skutt. Nå er de sannsynligvis stukket av.

— De har i alle fall rørt flyet, sa Braun og lystet over glass-skårene som lå under vingen. — Knust linser og lamper og hele stasen. Det er grunnen til kortslutningen.

Han lystet videre rundt skrog og vinger.

— De har denget løs på understellet også, og slått store bulker i bunnen av skroget. Det skal være spennende og se hvorledes flyet ter seg hvis vi får det på vingene.

Orvila foretok seg plutselig noe uventet. Han begynte å le. Braun snudde seg mot ham.

— Faen også! Jeg ser ikke det humoristiske i dette, Kaptein Orvila.

— Unnskyld meg, Kaptein Braun. Men De forstår . . . disse menneskene

er bare store barn. El grande pajare . . . den store fuglen, de tror at den store fuglen legger egg som andre fugler, og hvis de kan skaffe seg et egg kan de selv ruge ut en fugl av samme sorten.

Braun bante igjen. — Det ville være første gang i historien at en Mooney Mark 22 verper et egg, sa han og satte seg inn i førersetet igjen. Han prøvde høyderor og balanseror, og skjøv spaken ut til siden. Etterpå gikk han ut og kontrollerte rorstillingen.

— Vel, sa han, — rorene er i alle fall i orden, later det til, og dette med det elektriske anlegget får vi rette på imorgentidlig.

— Jeg er redd det kan bli for sent, sa Orvila.

— Hva mener De med det?

Orvila løftet hånden i været. — Hør, trommene går, og nå går de på denne siden av elven.

De ble stående et øyeblikk og lytte. Trommene kom nærmere.

— Juan! ropte Larry Braun. — Bøy deg frem og forsøk å rekke tenningsnøklene og gassen. Jeg skal forsøke håndstart. Orvila, sett Dem inn og lukk døren!

Han løp frem til propellen.

— Brutt! ropte han.

— Brutt! svarte Juan Vilas.

Braun sveivet propellen rundt et par omdreininger.

— Kontakt!

— Kontakt!

Motoren startet på den første tøyren. Braun løp rundt vingen og klatret inn i førersetet. Orvila stakk hånden ut gjennom det åpne sidevinduet

og rettet lommelykten sin mot sandstripen foran dem.

Braun trakk bremsene inn og rustet opp motoren. Flykroppen skalv under vibrasjonene. Plutselig slapp Braun bremsene, flyet skjøt fremover, humpet over ujevnhetene og slingret hver gang et av hjulene skar ned i løs sand. Farten øket, hjulene slo lettere mot grunnen. Braun holdt flyet på bakken like til han var kommet tyve meter fra elvebredden, så trakk han spaken til seg. Lycoming-motoren brølte opp da flyet lettet og skar ut over den sølvglitrende flaten.

— Lys på instrumentbrettet, sa Braun.

Orvila rettet lykten mot tallsnivene på instrumentbrettet.

— Oljetrykk O.K., mumlet Braun, — men vi må gjette oss til om hjulene går inn eller ikke. Kontroll-lampen lyser ikke enten det er slik eller slik.

Han ventet til høydemåleren viste 3000 fot, så rettet han opp flyet og justerte gasshåndtaket. Fartsmåleren viste 230 km. i timen.

— Hold øye med nålen, Juan, sa Braun. — Når jeg trekker inn hjulene skal måleren vise nøyaktig 265 km. i timen, hverken mere eller mindre. Hvis det holder stikk så er hjulene på plass.

Braun bøyde seg frem og lyttet intenst etter den svake surringen fra den hydrauliske understellspumpen. Orvila og Juan Vilas stirret på fartsmåleren.

— 255, sa Juan.

Larry Braun rettet seg opp i setet igjen. — Vel, da sitter det ene hjulet i falsen, der hvor disse vennene våre

ventet egget skulle komme ut. Får håpe at det ikke setter seg fast. Det er ikke moro å lande på ett hjul i mørket.

Han stakk hånden i lommen på cabin-døren og trakk frem et kart.

— Saken er så enkel som den kan bli, fortsatte han. — Vi har såvidt bensin til å rekke frem til Xingu. Dette med hjulet var en strek i regningen, men vi har hjelp av en svak halevind, den kommer inn ca. 30 grader på kursen vår. Vindstyrken skulle være 5. Vi har ikke radio, ikke landingslys, og ikke annet å navigere etter enn magnet-kompasset. Mellem oss og Xingu har vi bare urskog. Treffer vi ikke plassen er vi solgt. De få landemerkene vi har underveis er det ikke mulig å se i dette mørket. Synes du ikke dette høres greit ut, Juan?

Juan Vilas svarte ikke. Overarmen hans var hovnet opp; den kjentes ut som den var glødende. Hjertet slo som en damphammer. Han var begynt å dase av igjen.

Orvila snudde seg og lyste mot Vilas med lykten.

— Svært så enkelt, Kaptein Braun, sa Orvila. — Og i tillegg har vi en mann ombord som må til til lege så snart som mulig.

Braun brettet ut kartet og la en linjal over den strekningen de skulle fly. Han noterte ned distanse og hastighet og foretok utregningene i margen. Etterpå så han på uret. Han snudde seg mot Orvila.

— Hvis kursen er riktig, og avdriften er riktig beregnet, skal vi være over Xingu om to timer og tre-og-tyve minutter. Jeg kalkulerer med en feil-

regning på ti kilometer, eller godt og vel to minutter. Jeg har bensin for to og en halv times flyvning. Jeg kan tillate meg å fly forbi Xingu i to minutter, og siden fly tilbake i to ti kilometerlange sik-sakstriper. Hvis vi ikke har oppdaget plassen innen da, har vi ennå et par minutter å gå på.

— Og så?

— Og så kan vi bare beklage at vi ikke har fallskjermer ombord.

Orvila nikket.

— Skjebnetimen slår altså kl. 0.23, sa han.

De fløy videre i taushet. Orvila rettet av og til lykten mot instrumentbrettet for at Braun kunne kontrollere tallsnivene. Juan lå tilbakelenet i setet. Hver gang flyet duvet i ujevne luftlag, stønnet han av smerte.

Klokken nærmet seg midnatt.

— Synd med denne fyren, hva var det han het nå, var det Müller? sa Braun plutselig.

Orvila ristet på hodet. — Jeg er ikke enig med Dem, Kaptein Braun. Pirhana'ene kunne ha truffet et uheldigere valg.

Braun svarte ikke.

— Folk som Müller river ned det vi andre setter vårt liv inn på å bygge opp, fortsatte Orvila. — Dette landet er et rikt land, men vi har ikke rett til å utrydde den innfødte befolkning for å utnytte disse rikdommene. Ved flyenes hjelp skal vi åpne landet og gjøre det bedre og rikere for alle, men vi trenger ikke hjelp fra samvittighetsløse eventyrere som Müller.

Larry Braun nikket. Det gikk noen minutter.

— Der! til venstre! sa Orvila plutselig.

Braun fulgte retningen av pekefingeren hans. En svart, buktende stripe strakte seg gjennom urskogen i synsranden.

Ingen av dem hadde lagt merke til at Juan Vilas hadde reist seg i baksetet. — Larry, sa han, — to streker til høyre. Du treffer elven ved misionen. Det er en liten lysning der. Den er vanskelig å få øye på, men hvis du går ned over tretoppene . . .

Han pustet tungt og la seg tilbake i setet igjen. Braun la flyet forsiktig over mens Orvila lyste på kompasset. Minuttene gikk.

Klokken var 20 minutter over ett da Braun skjøv spaken frem. Flyet satte nesen nedover. Månen spillet over trekronene som kom nærmere og nærmere.

— Juan! ropte Braun plutselig. — Jeg ser den, lysningen. Hva nå?

— Fly i rett vinkel på bukten som skjærer ut syd for lysningen. 12 kilometer frem . . . Juan Vilas stønnet ordene frem.

Flyet stupte ned mot trekronene. Braun flatet ut og la flyet over i en krapp høyresving da han strøk over lysningen. Et minutt gikk, ennå et minutt. Så ble nattehimmelen kløvet av en lysende, illrød stripe. En rakett!

— Gudskjelov, mumlet Orvila. — De sover i alle fall ikke på Xingu. De må ha tent den raketten et par sekunder etter at de hørte motorduren.

Et bål flammet opp i mørket under dem. Braun droslet ned motoren og kretset over den mørke plassen. Ennå ett bål flammet opp, og så ett. Triangelen viste innflyvning og lengden på rullebanen.

— Vel, sa Braun og løste ut flaps og understell, — nå spørs det bare om vi skal lande på ett eller to hjul.

De stirret spent ned mot det første flammende bålet. Flyet strøk så lavt over det at flammene slikket opp mot dem. Braun flatet ut. Han tviholdt i spaken og ventet på den første kontakten med bakken.

De kjente det nesten ikke. Nesehjulet støtte lett mot rullebanen, og etterpå satte flyet seg ned på bak-hjulene, rullet bortover mot kontrolltårnet og stoppet da Braun trakk inn bremsene.

— Det er godt å ha to hjul å bremse på, sa han og slo av tenningen.

En offiser kom løpende bort til flyet. — Braun? spurte han da døren ble åpnet.

— Stemmer, Vilas, Orvila og Braun.

— Hva med arrestanten, Müller?

— Det skal vi forklare senere, sa Orvila. — Hjelp oss med å bære Vilas inn i vaktrummet. Han trenger penicilin.

De satt i kontrolltårnet og snakket under det sparsomme lyset fra en taklampe. Det var ikke overflod av lys på Xingu flyplass. Oljen til dieselagregatet måtte fraktes med fly åtte hundre kilometer.

— Rodriguez kvitterte for rapporten, sa telegrafisten. — Han beklaget at Kaptein Vilas tapte flyet sitt. Han nevnte ikke noe om Müller.

— Jeg skal hente et nytt imorgen, svarte Juan Vilas borte fra en sofa i hjørnet. — Og dessuten har jeg ikke

tapt det gamle Stinson-flyet. Hvis ikke indianerne har ødelagt det fullstendig skal jeg fly opp og bjerge det en gang i neste uke. Vi har ikke råd å tape brukbare fly i dette landet, la han til.

Telegrafisten så skiftesvis fra Larry

Braun til Juan Vilas. Vilas lå med halvt lukkede øyne på sofaen. Braun satt og røkte en sigarett ved bordet og studerte kartet foran seg.

— Ikke flyvere heller, sa telegrafisten. — I et hvert fall ikke slike som dere, señores.

SLUTT



Mooney M-20, flyet som Larry Braun fløy da han reddet Juan Vilas ut av Matto Grasso jungelen.

HAR DU LEST

de tidligere nummerne av LUFTENS HELTER? Vi kan ennå skaffe:

1. Oberstens dødsflyvning.
2. Duell i luften.
3. Først over Atlanteren.
4. De flyvende tigre.
5. Lydmurens forbannelse.
6. Orkan på rute 423.
7. På dødens vinger.
8. I kamp med døden på 88° nord.
9. Høk over høk.
10. Ett fly savnet.
11. Høyt spill.
12. Operasjon «Tiger».
13. Nattens bytte.
14. Hopp — eller dø!
15. Det store oppdraget.

Hvis din bladforhandler ikke har de nummerne du ønsker så skriv til oss og legg ved penger i frimerker. Adressen er: LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Storgt. 31, Oslo.



LUFTPOST

VINNEREN AV 1. TREKNING OM «GRATIS FLYTUR» BLE: KNOT NORDBY, Olav Engbrektsøns Alle 41, Trondheim.

*

HVA KOSTER ET JET-PASSASJERFLY?

Douglas' nye jet-passasjerfly DC-8 vil komme på omtrent 39 280 000 kr.

*

NY ENGELSK JAGER

De engelske Avro fabrikkene bygger nå en ny jager som skal love godt. Den har fått betegnelsen CF-105 og er et delta-(trekant)vinget, altværs jagerfly med stor rekkevidde. Flyet er utstyrt med to Oranda PS 13 turbojetmotorer og vil ventelig kunne oppnå en fart omkring Mach 2 (2400 km/t ved havets overflate).

Prototypen av CF-105 vil fly innen et år.

*

RUSSISK HELIKOPTER-REKORD?

Moskva melder at den russiske flyveren Rafail Kaprilyan har nådd en høyde på 6 017,5 meter med et enmotors helikopter med to tonns last. Resultatet blir forelagt F.A.I. til godkjenning som verdensrekord.

67 PST. MENNESKELIG

Av alle ulykker i det amerikanske flyvåpen ifjor ble 67 pst. tillagt den menneskelige faktor; (flyver eller mekanikers feil).

KJEKKE BIER

En sverm med bier skapte forviklinger da et Vickers Viscount forleden skulle overleveres Central Africa Airways. Biene hadde slått seg ned i den ene motoren og lot seg ikke fordrive, ikke engang da motoren ble kjørt med fullt omdreiningstall, eller da maskinen ble tatt opp i 5000 meters høyde. Avlivning, f. eks. ved kvelning, var lite praktisk fordi man da hadde måttet demontere en del av vingen for å få fjernet de døde skrottene fra motoren. I skrivende stund er problemet ennå uløst.

H-BOMBE FRA B-52

Den første vannstoffbombe som er sluppet fra fly eksploderte over Bikini øyene i mai. Bomben ble sluppet av en B-52.

FRANKRIKES NYESTE

Første trinn av prøveflyvningen av Marcel Dassault M.D. 550 Mirage er gjennomført. Mirage er drevet av to Dassault Viper turbojetmotorer, men den får nå i tillegg en kraftig S.E.P.R. JP-4 rakett i forbindelse med prøveflyvningens 2. trinn — flyvning i høye supersoniske hastigheter.

Marcel Dassault er forøvrig mannen som også har konstruert jageren Super Mystere, det eneste serieproduserte europeiske fly som flyr hurtigere enn lyden i vannrett flukt.

*

14 fly om dagen.

I 1955 ble det produsert 4820 sivile fly i U.S.A. Det er 1431 mer enn i 1954.

*

TRAFIKKFLYVER-UTDANNELSEN KOSTER 150 000 KRONER

Det engelske flyselskapet B.O.A.C. regner at det tar tre år og koster omkring 150 000 kroner å trene opp en allerede utdannet militærflyver til å bli kvalifisert trafikkflyver (co-pilot). En times trening i luften med instruktør og under full kontroll skal alene koste over 6 000 kroner.

Store besparelser kan imidlertid gjøres ved å anvende en såkalt «Simulator» — en trokopi cockpit med alle instrumenter. Den simulerer til og med motorduren. Simulatoren gir eleven helt realistisk trening på bakken, men koster i anskaffelse 2 millioner kroner. Dertil kommer at man bør ha en Simulator for hver flytype som skal innøves.

*

FLYPLASSENE KAN STØVSUGES

En kjempemessig støvsuger som skal være den største som noengang er laget for flyplasser, er blitt laget i De Forente Stater av Hoffman Machinery Company som har demonstrert den på Friendship International Airport ved Baltimore i Maryland.

Fabrikantene mener at denne støvsugeren vil spare jetmotorindustrien for millioner i vedlikeholdsutgifter. Den er montert på en lastebil og suger lett til seg løse bolter, muttere og andre småting som ofte er årsak til store skader på jetflyene. Denne støvsugeren bruker like meget strøm som 1200 av den typen som brukes i hjemmene.

*



Flere og flere bileiere benytter seg av luftfergene over den Britiske Kanal, og de private selskapene som driver denne fergetrafikken tjener gode penger — særlig i ferietiden. Luftveien er raskere og mer lettvinnt enn sjøveien. Og den er ikke særlig mye dyrere. Til denne trafikken blir vesentlig benyttet Bristol Freighter-fly, som avbildet her.

Sensasjonen

STARFIGHTER

I tillegg til de opplysninger om Starfighter som er gitt på side 34 (Månedens Fly) vil vi her kommentere nærmere noen av de tingene som gjør dette flyet så bemerkelsesverdig.

Da Lockheeds Starfighter for kort tid siden ble demonstrert for pressen ble en av flyhistoriens best bevarte hemmeligheter sluppet ut. At man er overrasket over denne jageren er ikke så rart for flyet betyr et så stort fremskritt at det er et spørsmål om ikke dette blir det siste bemannede jagerfly. Starfighter er nemlig så utviklet at man må regne med at det vil kunne gjøre tjeneste helt frem til 1960—62. Og innen den tid blir antageligvis all jagerflyvning, ihvertfall i forsvarsoyemed, overlatt fjernstyrte prosjektiler.

Det foreligger intet om akkurat hvor fort Starfighter kan fly men man regner med at det med letthet vil kunne slå den nåværende hastighetsrekorden på 1822 km/t, satt av Fairey Delta II for en tid siden. Ekspertene antyder at Mach 2 er sannsynlig. Starfighter flyr forøvrig like fort under stigning som i vannrett flukt.

Hvordan er dette mulig?



Hva er det så som skiller dette flyet ut fra de siste jagerflyene vi kjenner?

For å begynne med motoren. General Electric J-79 er en av de kraftigste i verden og utvikler en skyvekraft på opp imot 7 000 kg. Samtidig er flyets vekt nær det halve av konkurrerende flys. Av aller største betydning er også luftinntakenes konstruksjon, som forøvrig stadig er hemmeligholdt. J-79 motoren med etterbrenner utvikler, når flyet flyr for fullt, halvparten av kraften på samme måte som en ramjetmotor — den komprimerte luften som ledes inn i motoren blir ytterligere komprimert gjennom den sterke luftmotstanden som flyet er utsatt for under flyvning i så stor fart.

Vingene på Starfighter er de tynneste som noensinne har vært anvendt. De er faktisk så skarpe at de må dekkes til når flyet står på bak-

ken av hensyn til mekanikerene. Vingene går forøvrig ikke gjennom flykroppen men er festet hver for seg til sidene av flyet. Dette gir mer plass inne i den tynne kroppen.

Vingene har ellers en 10 graders negativ V-form som gir flyet større stabilitet og bedre manøvrerbarhet.

På forkanten av vingen er det spesielle flaps som både kan bremse flyets fart under landing og gi flyet bedre «løft» under start.

På grunn av de tynne vingene blir understellet trukket opp i flykroppen.

Halepartiet på Starfighter er T-formet og blir kalt en «flyvende hale» fordi den horisontale stabilisatoren beveger seg i sin helhet som høyderor.

Ellers må man merke seg utskytningssystemet. For første gang blir stolen med flyveren skutt ut nedover. I den store farten som Starfighter opererer medfører dette en større sikkerhet for flyveren idet faren for å kollidere med deler av flyet etter utskytningen er mindre.

Når flyveren trekker i et håndtak skjer følgende ting helt automatisk:

1. Cockpiten blir ned-trykt og spaken blir skjøvet forover av veien.
2. Fallskjermens skulderstropper blir festet til flyveren, benene blir trukket opp imot kroppen av «mekaniske stropper» samtidig som klamper holder ankene på plass.
3. Skuddet åpner luken under buken og driver stolen ut rett nedover.
4. Flyveren frigjøres fra setet og fallskjermen åpner i en på forhånd bestemt høyde.

Hva sier så de som har fløyet Starfighter. Joe Ozier er en av dem:

«Du behøver ikke å være noen supermann for å fly en Starfighter. Når du klatrer inn i en F-104 er det som å iføre seg en flydrakt — med vinger. Av alle flyene jeg har fløyet er denne fuglen den letteste å ta av med og den letteste å manøvrere.

Om du ønsker å foreta en «roll» så kan du utføre dette praktisk talt like hurtig som du greier å tenke deg det. Å klatre et par tusen meter — det er bare å trekke til deg spaken!»

Samtidig som produksjonen av F-104A Starfighter går sin gang har det amerikanske flyvåpen kommet med sin første bestilling for omkring 110 millioner kroner, på en to-seters versjon av flyet. Det får betegnelsen F-104B og er en «taktisk jager» som både vil anvendes som kampfly og som opplærings fly for flyvere som senere skal betjene F-104A jagere.

✱



Mennene som står bak Starfighter: Fra venstre, sjefsingeniør under prøveflyvningen R. L. Thoren; den første som fløy F-104, prøveflyveren R. «Fish» Salmon; og forsknings- og utviklingssjefen Clarence L. (Kelly) Johnson. Johnson er forøvrig også mannen bak bl. a. Shooting Star og turbopropflyet Electra.

«JETSTRØMMENE» I STRATOSFÆREN

Av stor betydning for flyvningen er oppdagelsen i troposfæren (det lavere lag av jordens atmosfære hvor skyene dannes) av den såkalte «jetstrømmen», en stor elv av vind omkring hele kloden.

Over den nordlige halvkulen blåser den året rundt fra vest mot øst mellom 4500 og 12 000 meter til værs. Farten er mellom 80 og 480 kilometer i timen. Denne luftstrømmen har sin årsak i den alminnelige sirkulasjonen av luften omkring jorden og den har innflytelse på været selv om virkningene ikke er fullt utforsket enda.

Jetstrømmen blir brukt av flyrutene. Ved å utnytte den når flyene skal dra fra vest til øst får flyene langt større fart og den kan spare meget brensel.

Med spesiell tillatelse fra Punch.



„Den lekker!“

DE SPØR

Vi gjør oppmerksom på at redaksjonen ikke kan svare på spørsmål som nylig er besvart i denne spalte eller når svar fremkommer annet sted i bladet.

1. Jeg har hørt at jetflyvere sjelden lever lenger enn fire år. Er det tilfelle? Og om så er, hva er årsaken til det?

2. Hvis en er utlært bilmekaniker, hva kreves da for å bli flymekaniker?

T. W., Tynset st.

SVAR: 1. Jetflyvning medfører ikke noen ulemper som forkorter menneskets levetid. 2. Se svar til P. J. i LUFTENS HELTER nr. 1 — 1956.

a. Hva slags flytyper er det Flyvåpnet har stasjonert på Solå?
b. Er det tilstrekkelig med realskoleeksamen for å bli opptatt på Flyvåpnets flyveskole?

Flyinteressert.

SVAR: a. Av sikkerhetsmessige grunner kan det ikke oppgis hvilke flytyper Flyvåpnet har stasjonert på de forskjellige flyplasser. b. Ja, realskoleeksamen er nok utdannelse.

1. Hva slags metall er Folland Gnat (Midge) bygd av?
2. Har det noen spesielle grunner at vingen på Midge har en svak vinkel nedover?
3. Er det samme svakhet på Midge som på Hawker Hunter, og bryte sammen i en skarp sving i lav høyde, og hva kommer det av?
4. Hva vil det si at et modell-fly er tregt?

Flyinteressert.

VI SVARER

SVAR: 1. Hovedsakelig duraluminium, 75 ST. 2. Et høyvinget fly vil ved store hastigheter bli altfor stabilt. Midge har svak negativ V-form, for å oppnå større manøvrerbarhet. 3. Såvidt bekjent har Hawker Hunter gode «stall»-egenskaper. At et fly synker igjennom i en skarp sving, kommer av at belastningen i svingen blir for stor. Vingen som ligger innerst i svingen, stiller først, da denne har den laveste hastigheten. 4. Motsatt av «barskt», at det ikke holder mål generelt.

1. Hvor lenge kan et helikopter holde seg i luften?
2. Hva heter verdens største fly?
3. Hvor stor besetning har samme fly?

Johan Høidahl.

SVAR: 1. Et helikopters utholdenhet er avhengig av vekt og motor. Sycamore helikopteret har f. eks. en utholdenhet på ca. 3 timer, (se s. 34). 2. og 3. Se L.H. nr. 1 (9) i år.

1. Hvor fort går det raskeste rakettfly.
2. Hvor fort går Norges raskeste fly?

Alvin Danielsen.

SVAR: 1. Det raskeste bemanete rakettfly er Bell X-1 som har greid 2650 km/t (Charles Yeager). 2. ca. 1200 km/t (F-86 Sabre og R.F.-84 Thunderflash.)

1. Kan dere skaffe meg opplysninger om det engelske jagerflyet Tornado 1?
2. Hvilken fabrikk laget Mosquito-flyene?

(forts. neste side)



Med spesiell tillatelse fra Punch

Maskin utfører arbeid for 9000 ingeniører

Lockheed Aircraft Corporation, som er et av de største amerikanske selskapene som bygger fly, har fått to nye «elektrotekniske hjerner». Hver av dem kan utføre kalkuleringer som en før trengte 9000 ingeniører til å få ferdig. Sjefen for avdelingen for matematiske analyser, Frank P. Cozzzone forteller at ingeniører som arbeider ved sitt skrivebord etter de gamle metodene kan utføre tre matematiske operasjoner på et minutt når de skal foreta utregningene, kontrollere dem og skrive ut resultatet i en forståelig form. De nyeste maskinene kan utføre 27 000 beregninger på et minutt. De arbeider altså 9000 ganger så hurtig som et menneske.

SVAR: 1. Tornado er et amerikansk lett bombefly (North American, B-45): 4 General Electric J-47 turbojet, ca. 900 km/t, spenn 27,28 m, lengde 22,56 m, vekt: 37,5 tonn.
2. De Havilland.

✱

ENGELSKE JETFLY (forts.)

Opplysningene står i denne rekkefølge: Fabrikkens navn, flyets navn og betegnelse, motor, fart, vekt, spenn, lengde, høyde, andre oppl.

AVRO Vulcan B.1, fire Bristol Olympus, Mach 0.9—0.95, 68 000 kg, 30.1 m, 29.5 m, 8 m.

ENGLISH ELECTRIC Canberra B.2, to Rolls-Royce Avon, 1000 km/t, 20 400 kg, 19.5 m, 20 m, 4.74 m, tre seters lett bomber.

ENGLISH ELECTRIC Canberra B.6, to Rolls-Royce Avon RA 7, 1000 km/t, 20 400 kg, 19.5 m, 20 m, 4.74 m.

ENGLISH ELECTRIC Canberra B8, to Rolls-Royce Avon RA 7, 1030 km/t, 20 400 kg, 19.5 m, 20 m, 4.74 m, fire 20 eller 30 mm kanoner.

HANDLEY PAGE Victor B.1, fire Armstrong Siddeley Sapphire, nær Mach 1, 83 600 kg, 33.5 m, 31.4 m, 8.13 m.

VICKERS Valiant B.1, fire Rolls-Royce Avon, antatt hast. Mach 0.9, ikke off., 34.8 m, 32.9 m, ikke off.

ANDRE ENGELSKE JETFLY

ARMSTRONG WHITWORTH A.W. 52, eksperimentfly, to Rolls-Royce Derwent, 805 km/t, 15 600 kg, 27.4 m, 11.3 m, 4.37 m.

AVRO 707 B, en seters jettrainer, en Rolls-Royce Derwent, ikke off., 4100 kg, 10 m, 12.9 m, 3.56 m.

AVRO 707 C, to seters jettrainer, en Rolls-Royce Derwent, ikke off., 4500 kg, 10.3 m, 12.9 m, 3.51 m.

BOULTON PAUL P 111A, eksperimentfly, en Rolls-Royce Nene, Mach 0.98, ikke off., 10.2 m, 7.9 m, 3.8 m.

DE HAVILLAND Vampire T.11, to seters jettrainer, en de Havilland Goblin 3, 865 km/t, 4990 kg, 11.5 m, 10.5 m, 1.87 m, fire 20 mm kanoner.

DE HAVILLAND D.H.106, Comet SRS.1, 36—44 seters passasjerfly, fire de Havilland Ghost 50, 788 km/t, 47 600 kg, 35 m, 28.3 m, 8.71 m.

DE HAVILLAND Comet 2, 44 seters passasjerfly, fire Rolls-Royce Avon 503, 762 km/t, 54 400 kg, 35 m, 29.2 m, 8.71 m.

DE HAVILLAND Comet 3, 58—76 seters passasjerfly, fire Rolls-Royce Avon 521, 805 km/t, 68 000 kg, 35 m, 33.9 m, 8.71 m.

DE HAVILLAND Comet 4, 58—76 seters passasjerfly, fire Rolls-Royce Avon R.A.29, ca. 800 km/t, ca. 68 000 kg, 35 m, 33.9 m, 8.71 m.

ENGLISH ELECTRIC Canberra P.R. 9, rekognoseringsfly, to Rolls-Royce Avon 206, 1030 km/t, ikke off., 21.1 m, 20.3 m, 4.74 m.

FAIREY F.D.2, enseters overlydsrekognoseringsfly, en Rolls-Royce Avon, ca. Mach 1.5, ikke off., 8.1 m, 16 m, ikke off.

GLOSTER Meteor T.7, to seters jettrainer, to Rolls-Royce Derwent 8, 923 km/t, 6350 kg, 11.3 m, 13.1 m, 4.21 m.

GLOSTER Meteor P.R.10, fotorekognoseringsfly, 913 km/t, 6900 kg, 13.1 m, 13.4 m, 4.21 m.

HUNTING PERCIVAL Jet Provost T.1, to seters jettrainer, en Armstrong Siddeley Viper 101 (ASV.5), 519 km/t, 3000 kg, 10.8 m, 9.7 m, 3.86 m.

SHORT S.B.4 Sherpa, enseters eksperimentfly, to Blackburn-Turboméca Palas, 273 km/t, 1480 kg, 11.5 m, 9.7 m, 2.75 m.

✱

I neste nr. fortsetter vi med svenske jetfly.

JETFLYENE og støyproblemet

☉

Støyen fra jetmotorene er allerede blitt et problem — til tross for at disse motorene er langt fra fullt utviklet. Over hele verden arbeides det imidlertid med forskjellige metoder å begrense støyen på.

Det er menneskene utenfor flyene — i første rekke folk på og i nærheten av flyplassene — støyen rammer, idet passasjerene er godt beskyttet i isolerte kabiner, som er plassert foran og ved siden av motorene. Støyen er nemlig på sitt aller verste bak motorene og den har idag praktisk talt nådd grensen for hva et menneske kan tåle.

En annen faktor som gjør det nødvendig å løse støyproblemet er at enkelte lydbølger har samme virkning på metall, som en rekke hurtige slag fra en stor hammer. Dette bidrar til å frembringe tretthetsbrudd i flykonstrukturen.

HVA ER ÅRSAKEN TIL STØYEN?

Utstrømmingsgassene fra en jetmotor har en hastighet på over 1 600 km/t og er sterkt oppvarmede. Når denne

hete og hurtige gassen treffer den stillestående og forholdsvis kolde luften utenfor og skal blande seg med den vil det oppstå støy. Temperatur- og hastighetsforskjellen mellom utstrømmingsgassen og luften utenfor er størst når flyet står stille på bakken og følgelig blir støyen størst akkurat i den perioden det er mest påkrevet å begrense den.

HVOR STOR ER STØYEN?

Mengden av støy blir målt i decibel. Et vanlig kontor har således en støyfaktor på omkring 50 decibel. Trafikken i en hovedgate når opp til ca. 80 decibel. Og står man på en flyplass, 50 meter bak et DC-4 fly idet det tar av fra plassen, kommer støyfaktoren opp i 120 decibel.

Grensen for hva et vanlig menneske kan tåle av støy er noe omkring 140 decibel ifølge de forsøkene som er foretatt.

Støyen fra moderne jetfly idag når like opp under denne grensen — støyen fra en Sabre-jet ligger bare 2 decibel fra den uhyggelige 140-grensen men de nye jetmotorene som er under bygning vil antageligvis frembringe en støy på 160—200 decibel.

HVORDAN DEMPE STØYEN?

I England og Amerika arbeides det intenst med å finne effektive metoder å begrense støyen på. Det å dempe støyen er i og for seg ikke så vanskelig. Problemet er å dempe støyen uten at dette går utover motorenes yteevne.

Ved de undersøkelser som er foretatt er man kommet til at hvis utstrømningsrøret gjøres videre, reduseres støyen. Videre har man funnet

at hvis man lot jetstrømmen passere etskags gitter i røråpningen så blir støyen enda mindre. Disse metodene betyr imidlertid en reduksjon av motorens effektivitet, hvilket ihvertfall for jageres vedkommende er mindre ønskelig.

Av de tiltak som hittil er truffet for å begrense støyen kan nevnes den form for «skjerming» som bl. a. det amerikanske flyvåpen benytter seg av. Her blir anvendt deksler rundt halerørene under oppvarmingen av motorene. Oppvarmingen foregår forøvrig på de mest avsidesliggende deler av jetbasene. McDonnell Aircraft Corporation hvis nye F-101 Voodoo er en av de jagerne som bråker aller mest, bygger spesielle hus for prøvingen av motorene.

Boeing Airplane Company eksperimenterer med en slags lydpotte som festes bak utløpet av jetmotoren mens flyet står på bakken. Apparatet består av en rekke propellblad i utløpsrøret på jetmotoren som bryter lydbølgene. Ingeniørene mener at det er mulig å minske larmen fra jetflyene, men motorens effektivitet blir også mindre. Men denne reduksjonen blir ikke mer enn 1.5 % og ingeniørene mener de skal få den under en prosent.

Rolls Royce har to svar til disse problemene. Det ene er et spesielt lydempende utstrømningsrør for vanlige turbojets. Det er rett og slett en bølget forlengelse av det vanlige utstrømningsrøret, og krafttapet ved dette arrangementet er minimalt. Den andre muligheten er det som kalles en bypass turbin. Her er det selve konstruksjonen som virker lyddempende. Bare en del av den innsugete luften går til forbrenningskamrene. Resten

blir ført i kanaler rundt jetmotoren og blandet etterpå med de varme utstrømningsgassene. Dette virker som en lyddemper i det det medfører en raskere blanding med avkjølede luft.

Ingeniørene ved flyfabrikken A. V. Roe har konstruert en ny type transportabel lyddemper som man regner med vil ta knekken på det meste av den støyen som det klages over når jetflyene prøvekjører sine motorer. Apparatet er beregnet til hvilken som helst jetflytype, men tar i første rekke sikte på de store firemotors bombeflyene som har de sterkeste motorer og er de verste støyprodusenter.

A. V. Roes's støydemper består av to svære stålrør som går på en tralle. Når flyet settes i posisjon, kjøres trallen inntil slik at gass-strømmen fra jetmotorens utblåsningsrør går inn i stålrørene. Disse er bøyd i den annen ende slik at gasstrålen avbøyes nitti grader og går rett til værs. På den måten slynges lyden vertikalt opp i stedet for å bli spredt langs bakken. Samtidig blir den noe dempet før den slipper ut i fri luft.

Den første av disse transportable støydempere vil være ferdig til høsten. Eksperimenter har vist at man kan regne med ganske gode resultater. Fordelen ved dette apparatet er at det kan ta de største motorer. Støydempere er beregnet på prøvekjøring av motorene når flyet står på bakken. Under selve starten kan det ikke benyttes, men da flyavgangen for jetfly skjer uten den vanlige oppvarming som man har for vanlige flymotorer vil det allikevel bety en vesentlig reduksjon av støyen på flyplasser som benyttes av jetfly.

Det vil føre for langt å gå inn på de tekniske detaljer i dette forskningsarbeide — men sluttresultatet av de undersøkelser som hittil har funnet sted, er av stor interesse, idet man med de hjelpemidler man hittil har benyttet, har redusert støyen med hele 15 decibel. I det lave toneregister nådde man helt ned til en re-

duksjon på 20 decibel. Og forsøkene i luften har gitt samme resultat som på bakken.

En annen ting er at hvis man effektivt kan løse problemene i forbindelse med det vi kaller å «bøye» jetstrømmen, for vertikal start og landing, så er dette også en form for lyddemping som vi må kunne vente oss meget av.

Spenning for alle pengene!

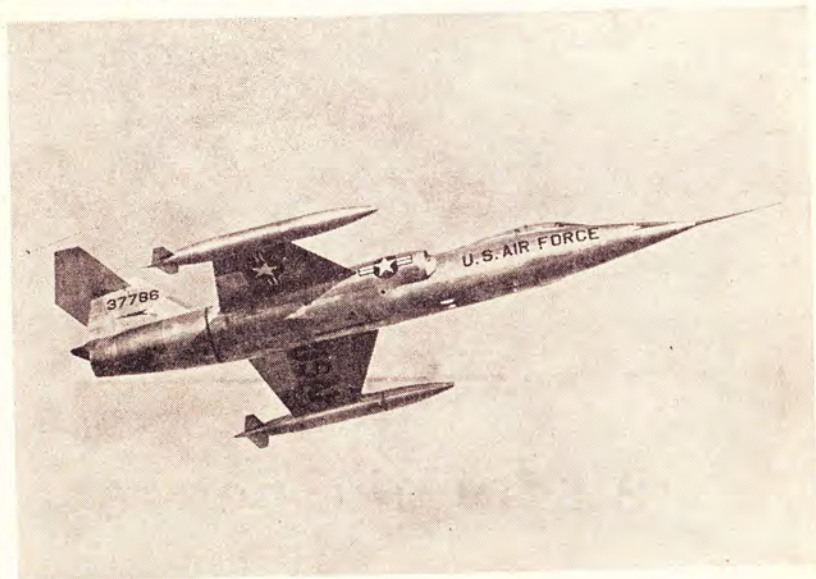
Følg med i mesterdetektiven Knut Gribbs fantastiske opplevelser.

DETEKTIVMAGASINET bringer annenhver uke en ny bedrift fra Knut Gribbs eventyrlige og spennende liv, annenhver uke det beste i Western fortellinger.

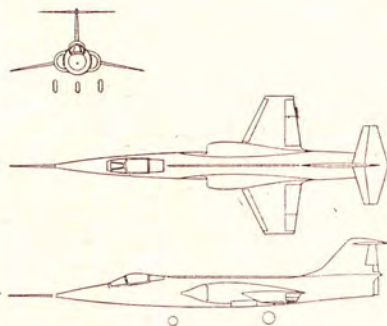
DETEKTIVMAGASINET er Norges eldste, beste og billigste kriminalmagasin.

kjøp





Starfighter (F-104A)



Produksjon: Lockheed.
Type: En-seters jagerfly.
Motor: 1 General Electric J-79GE-1.
 jetmotor (antatt skyvekraft 6 800 kg) med efterbrenner.
Toppfart: Ukjent (konstruert for en fart på 2200 km/t).
Vekt: Ukjent (skal være halvparten så lett som tilsvarende jager).
Vingespenn: 6,68 meter.
Lengde: 16,69 meter.
Høyde: 4,11 meter.

Andre opplysninger: Prototypen fløy første gang i februar 1954, og den første produksjonsmodellen i februar i år. Bemerkelsesverdig er: den T-formete halen, de korte, tynne vingene, føreriset som skytes ut nedover, kraftig motor og lett kropp, luftinntakene for jetmotorene, hvis konstruksjon er en streng hemmelighet. Flyet er sensasjonelt i enhver henseende. Se forøvrig omtale side 26.

RACA (fortsett fra side 2)



I neste nr:
MØTE I „DEN BLÅ DRAGEN"



TIDLIGERE UTKOMMET

1. **Oberstens dødsflyvning.**
2. **Duell i luften.**
3. **Først over Atlanteren.**
4. **De flygende tigrene.**
5. **Lydmurens forbannelse.**
6. **Orkan på rute 423.**
7. **På dødens vinger.**
8. **I kamp med døden på 88 ° nord.**
9. **Høk og høk.**
10. **Ett fly savnet.**
11. **Høyt spill.**
12. **Operasjon «Tiger».**
13. **Nattens bytte.**
14. **Hopp — eller dø!**
15. **Det store oppdraget.**

*kjøp
det
idag!*

Hos Deres bladforhandler eller ved bestilling
mot frimerker til Bladkompaniet, Storgt. 31, Oslo.

LUFTENS HELTER