

BLADET FOR FLYINTERESSERT UNGDOM

LUFTENS HELTER

Nr. 4 (24)

75 øre

**FARLIG
LAST**

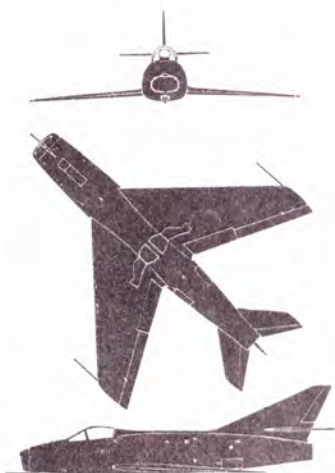
Av John Bay



SVINØ



SUPER MYSTÈRE (BI)



Produksjon: Dassault, Frankrike.

Type: Enseters jager (interceptor).

Motor: En Avon R.A.7R turbojet (med en skyvekraft på 3 400 kg, med etterbrenner 4 300 kg). Produksjonsmodellen B2 får en SNEC-MA «Atar» 101G-21 turbojet.

Vekt: Ikke oppgitt.

Toppfart: Ca. 1 280 km/t. i 12 000 m høyde (Mach 1,2). Flyet er konstruert for maksimum Mach 1,4.

Vingespenn: 9,9 meter.

Lengde: 14 meter.

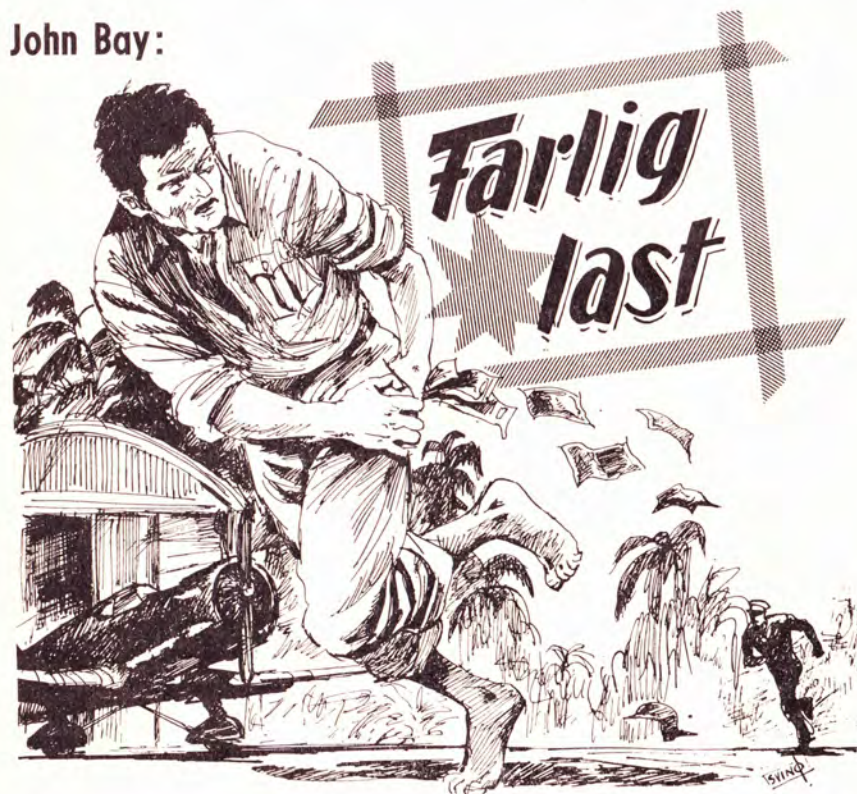
Høyde: 4,57 meter.

Andre opplysninger: Super Mystère

BI er konstruert av den kjente flykonstruktøren Marcel Dassault, og

er siste skudd på stammen av Mystère jagere. BI er en av fem prøvefly og fløy første gang i mars 1955. Den masseproduserte versjon er akkurat lik, men har betegnelsen B2.

John Bay:



I «Stinkpotta».

Hank Hillman tørret svetten av pannen og kastet et blick ut over den flyplassen som på oljeselskapets kart het Las Rosas, men som karene i Hillman & Halyard Flyselskap kalte Stinkpotta. Det var kommet store sprekker til syne i betong-runwayene nå, og opp fra disse sprekke

de frodige, grønne vekster. Fra begge sider av rullebanene strakte jungelens forpostfektere seg inn mot denne plassen som snart skulle forlates og prisgis den grønne urkraften. Robuste chonta-palmer skulle gro opp fra sprekke

beide, vike plass for livet som spiret i den svarte muldjorden den lå på. Lianer skulle slynge seg fra tre til tre, fra busk til busk, og orkidéer skulle strø sin rike farveprakt utover det hele. Om noen få år ville en kanskje kunne skimte Las Rosas flyplass fra lav høyde, som en grå, forvitret stripe innrammet av irrgroen, dampende jungel, og om ennå noen år ville den være forsvunnet for godt.

Sannsynligvis.

Men det interesserte ikke Hank Hillman. Dette var hans siste tur fra Las Rosas, og den siste turen flyselskapet hans fløy for oljeselskapet. Tre flytimer herfra, i retning mot Iquitos, lå oljefeltet med de nye boretårnene og den nye flyplassen. Rørledningene strakte seg milevidt gjennom jungelen og ned til elven, og langs elven ble oljen fraktet mot havet. Om noen måneder ville ledningene strekke seg ennå lenger vestover, og hvis det var olje nok der oppe i fjellene ville de kanskje strekke seg helt ned til havet en vakker dag. Det interesserte heller ikke Hank Hillman i øyeblikket. Han var ferdig med jobben, og om noen få uker skulle Frank Halyard og han ta med seg resten av det materiellet de hadde her, og som ennå kunne fly, og fortrekke nordover. Canada, kanskje, eller Alaska. Akkurat nå kunne han tenke seg Alaska en riktig kald vinterdag.

I over to år hadde de holdt ut i varmen her ved Las Rosas. De hadde fløyet opp til Stasjon 22 alt det anleggsmateriellet selskapet hadde hatt bruk for mens byggingen varte, og etterpå hadde de fløyet opp det som trengtes for å bygge en liten by

for teknikerne og arbeiderne der inne i urskogen. De hadde fløyet husgeråd og kjøkkenutstyr, gardinstoff og kjøleskap, aviser og post, to-tonns kompressorer og ømfindtlige instrumenter. De hadde gått på vingene med tunge og lette fly, alt etter det de hadde kunnet sette inn, og det som kunne brukes på de små flyplassene, like fra Ford Triplane til ombyggede lette bombefly fra den siste verdenskrig. De hadde chartret fly, kjøpt fly, havarert fly og kjøpt nytt materiell etterhvert, men alltid hadde de måttet finne seg i å fly med redskap som var stort sett like gamle som dem selv. Fly som hadde vært riktig gamle for 20-25 år siden, og som de hadde måttet ta i bruk fordi de var bygget i en tid da flyplassene var små og humpet, og fordi Hillman & Halyard fremdeles måtte se på skillingene når de gikk til anskaffelse av nytt materiell.

Bellanca'en som sto foran det bølgeblikkskuret som tjente som hangar, var kanskje noe av det beste de hadde igjen idag. Tyve år gammel, løftet ett tonn på én motor. Den ville sikkert gjøre seg bra på ski i Canada. Her gikk den på hjul, og motoren hadde i sin tid sittet i en DC-2. Men den gikk som et urverk, og Bellanca'en var, som alt annet Hillman & Halyard fløy med, ettersett og vedlikeholdt med samme omsorg som den som ble de nye jet-jagerne i hæren til del.

Når en drev og fløy over Amazonas kilder lønnet det seg å ha redskapen i orden. Hvis en måtte gå ned i den grønne urskogen en alltid hadde under seg, var det for det første store sjanser for at en ville for-

late denne jord i det øyeblikk en berørte den, og hvis en tross alt skulle komme helskinnet fra en nødlanding, var sjansene til å komme helskinnet ut fra jungelen heller ikke særlig store. Det bodde fremdeles ville indianerstammer inne i villniset, folk som sto på stenaldersdietet, som ikke ventet seg noe særlig godt av sivilisasjonen, og derfor foretrakk å gjøre kort prosess med de hvite som var uheldige nok til å trenge seg inn på enmerkene deres. Og jungelen i seg selv, med sin dampende hete, med sin ugjennomtrengelige frodighet og sitt rike utvalg av giftige krypdyr, var nok til å ta knekken på folk som ellers ikke var så særlig skyggeredde.

II

Den siste turen.

To mann kom humpende i en jeep over plassen. To mann med en kompressor i bakrummet. Dagens kolli til Stasjon 22, motor og pumpe. Hillman skulle sverge på at innretningen måtte veie sine 300 kilo. Han hadde gitt beskjed om at han i grunnen hadde nok med de fire halvblods-indianerne som skulle følge med oppover, og utstyret deres. Dessuten skulle han ha med sloppkisten til kantinen, tobakk, drops, whisky, og lønningsposer. Nå, som Stasjon 22 hadde fått anløp av ruteselskapene, og arbeidere og funksjonærer kunne gå ombord i en Dakota og fly til Lima eller ennå lengre på permisjon, skulle alle lønnes ut i kontanter, og Hillman måtte fly over det grønne villniset med en kontantbeholdning som var stor nok til at han kunne slå seg til ro i en hyggelig bungalow

hjemme i California resten av sine levedager.

Han gikk over mot Bellanca'en. På veien ble han stående utenfor den åpne døren til den kasseformede betonghytten som tjente som kontor, radio-stasjon, og messe for de 4-5 karene som hadde fast tilholdssted på plassen. Benavides, kontormannen, sto like innenfor døren og tellet opp innholdet i sloppkisten. Anderson, stasjonsjefen, sto ved siden av og kontrollerte tallet, og i døråpningen sto Shorty Brown som skulle fly med Hillman på denne turen opp til Stasjon 22.

— Morn, Hank, sa Anderson og smilte. — Det er best vi holder nøye tall med whisky-flaskene her, — så ikke du og Shorty faller for fristelsen underveis og drikker dere på druen.

Alle smilte, unntatt Benavides. Den vesle, skinnmagre portugiseren med det tjafsete, hvite håret og de brune stikkende øynene visste like godt som de andre at det var på grunn av ham karene kontrollerte beholdningen av drikkevarer. Og det pløsete ansiktet med de blodskutte øynene og det slørete blikket røbet grunnen til det.

Men idag var Benavides til en forandring nesten edru. De smale hendene hans skalv lett mens de gikk over innholdet i den firkantede aluminiums-containeren. Han noterte tallene på en blokk, og rakte den til Anderson.

Anderson studerte tallene nøye og kastet et siste blick ned i containeren før han signerte.

— Og så var det posten, sa han og sendte portugiseren et granskende blick.

Benavides la pakken med brev og aviser på toppen av flaskehalsene. Han sendte et skulende blick mot døråpningen, mot den lysluggete, brunbarkede Shorty Brown som sto der med loggboken til flyet i hånden, i khaki-shorts og khaki-skjorte, og med den krøllete båtluen skjøvet bak i nakken. Benavides flyttet blikket sitt ut mot plassen. Hank Hillman sto fremdeles utenfor døren, lang og hengslet, i dongeri-bukser og falmet uniformsjakke. To striper over brystlommen viste at det i sin tid hadde sittet en rad med dekorasjoner der. Hillman hadde sprettet dem bort. En bar ikke sine dekorasjoner fra De Forente Staters Flyvåpen når en fløy godsruete over urskogen.

— Og så var det lønningsposene, sa Anderson.

Benavides gikk bort til skrivebordet sitt, trakk ut et pengeskrin på størrelse med en liten håndkuffert, og låste det opp. Han tok et hastig blick over innholdet, låste skrinet igjen, og stakk nøklene i lommen. Etterpå la han skrinet i containeren, lukket den igjen og heftet en hengelås på haspen.

— Bær vekk, folkens, sa han, og forsøkte å smile. — Dette blir siste gang vi ekspederer fly fra Las Rosas.

Hillman og Shorty Brown løftet containeren mellom seg og bar den bort i retning mot flyet. Anderson og Benavides kom ruslende etter dem. De fire halvblodsindianerne sto foran Bellanca'en, som om de vegret seg for å ta plass inne i den fryktinnfyldende «Grande Pajare», den store fuglen.

Hillman kontrollerte at kompresoren var forsvarlig stuert og surret

i lasterummet. Etterpå regnet han ut vektfordelingen i flyet og trimmet stabilisatoren. Det lå en stabel bensinkanner ved siden av haleflaten.

— Hva skal dette bety? spurte han den mørkhudede mekanikeren som nettopp var ferdig med å fylle tankene.

— Vi har tømt tanken i hangaren, señor, svarte mekanikeren nølende. — Disse kannene kommer fra reservelageret . . .

Hillman så spørrende på Benavides. Portugiseren sendte ham et unnvikende blick. — Vi mente at det ikke var nødvendig å få en ny tanklekter hit opp nå når vi allikevel skal stenge plassen, sa han.

— Faen også, mumlet Shorty. — Det kan ha ligget gammel rust i disse kannene. Jeg er ikke særlig begeistret for å få forgasserne mine fulle av skitt.

— Vi filtrerte bensinen, Hank, innskjøt Benavides hurtig.

— Alle kannene?

— Vi tok tre-fire stikkprøver, og de vi åpnet var tipp topp. Bensinen var ren som kildevann . . .

Benavides tørret nervøst svetten av pannen mens han snakket. Anderson rynket pannen. Hillman flyttet blikket sitt fra Benavides til mekanikeren. Mannen smilte og slo ut med hendene.

— Si, Si, señor Hillman, rent som kildevann . . .

— Skulle ikke forbause meg om det var en skvett kildevann på hver av dem også, mumlet Shorty Brown. Han gjorde tegn til de fire passasjerene at de skulle ta plass i kabin'en. Halvblodsindianerne klatret

nølende inn og satte seg i de nedslitte setene.

Hillman og Brown satte containeren fra seg i lasterummet og surret den fast. Anderson og Benavides så på dem i taushet.

— Jeg er ikke noe begeistret for denne kannebensinen, sa Hillman da han klatret ned fra rummet.

— Vi hadde ikke annet å fly på da plassen ble åpnet her, mumlet Benavides, — og jeg kan ikke huske at vi hadde noe trøbbel med den.

— Nei, ikke du som satt her på kontoret hele tiden, svarte Shorty Brown.

Det kom et hatsk glimt i de stikkende blikket til portugiseren. Han følte at de stirret på ham alle tre, den rolige Hank Hillmann med det granskende blikket, den hissige Shorty Brown som aldri var redd for å synge ut meningen sin, og den godslige Anderson som aldri sa et vondt ord til noe menneske. Han visste at de hver for seg foraktet ham, og så på ham som det han var, et menneskevrak som holdt livet oppe ved hjelp av brennevin og det hemmelige håpet om en gang å kunne samle sammen nok penger til å komme seg bort fra tropiske strøkene, tilbake til Europa, til Portugal, hvor livet var godt å leve og vinen var billig.

— Og når vi kommer tilbake hit på vei til Lima, sa Hillman, — har dere nok bensin igjen til å fylle tankene våre?

Anderson nikket. «Disse kannene er forseglet, Hank. De kommer fra oljeselskapets eget lager i Lima. Jeg tror ikke du behøver å frykte noe.

Hillman trakk på skuldrene. Shorty Brown klatret inn i kabinen og satte

seg ved siden av førersetet. Benavides trakk plutselig en lommelerke frem fra baklommen og svelget en slurk av innholdet. Anderson ristet på hodet.

— Bar whisky i denne varmen, sa han, — Jeg skjønner ikke åssen dette hjertet ditt klarer å pumpe og gå.

Benavides smilte og stakk lerken tilbake i lommen. Hendene hans skalv.

— Dette er siste dagen i denne jobben, sa han. — Jeg synes det må feires. Han snudde seg mot Hillman. — Det er sant, Hank, sa han. — Tror du jeg kan følge med deg til Lima på tilbakeveien? Jeg hadde tenkt å få ruteflyet til Carracas når jeg har fått utbetalt resten av lønnen min.

— Skal du bo i Venezuela? spurte Anderson.

— Nei. Benavides skjøv luen med den grønne solskjermen tilbake i nakken. — Jeg skal hjem til Portugal og ta livet med ro.

Anderson så tvilende på ham en stund. Så trakk han på skuldrene.

III Start.

Hillman klatret opp i førersetet. Et hode kom til syne i vinduet i radio-stasjonen, og en neve vinket over til dem. Radio-telegrafisten, Dave Martin, var på plass. Hillman lukket døren til kabinen og kontrollerte instrumentene. Etterpå prøvde han rorene. Han nikket til mekanikeren, og vinket til Anderson og Benavides som hadde trukket seg et stykke tilbake fra flyet. Den store stjernemotoren startet med et brøl.

Hillman kastet et siste blick på blokken han hadde liggende foran

seg. 980 kilo last, bensin for fire timers flyvning, værmeldingen noenlunde gunstig . . .

Han skjøv gasshåndtaket frem og ventet til flyet hadde rullet noen meter fremover før han bremsset av høyre forhjul. Bellanca'en svingte, og gle fremover den humpete runway'en. Propellen pisket opp en sky av støv og visne blader. Det tunge, høyvingede flyet begynte å skyte fart.

De var kommet omtrent halvveis over rullebanen da Hillmann plutselig slo av motorene og begynte å bremse forsiktig opp. Shorty Brown så spørrende på ham.

— Vi er for tunge! ropte Hillman. — Jeg må snu og forsøke igjen!

Han takset tilbake til hangaren, og slo av motoren. Anderson og Benavides kom løpende over plassen. Hillman klatret ut fra kabin'en.

— Jeg får ikke denne dragen opp, sa han. Han kastet et blick på den rød-gule vindpølsen som hang slapt ned fra masten ved kontorbygningen. — Ikke et vindpust, og overvektig fly.

— Hei, skipper! ropte Brown inne fra kabin'en. — Det er visst best vi går over pargassen til disse passasjerene våre!

Halvblodsindianerne klatret ned fra flyet igjen. De ble stående og mumle til hverandre mens Shorty landet ut byltene og vadsekkene de hadde satt fra seg på gulvet inne i kabin'en. Etterpå fulgte en diger rørtang, en slegge, flere tunge skiftnøkler og annet verktøy. Det meste var ubrukelig og rustent.

— Jøss! gispet Hillman, — det ser ut til at disse karene har tenkt å gjøre store forretninger på skrapjern deroppe på stasjonen.

Han gjorde tegn til karene at de skulle åpne bagasjen sin. En vadsekk var fylt til randen med glassperler og annet kram.

— Byttevarer, sa Anderson. — Jeg trodde disse karene skulle arbeide på anlegget.

Han kastet vadsekken bort på haugen med rustent verktøy. Halvblodsindianerne protesterte villt, og liret av seg noen spanske brokker.

— Han sier at han har slektninger og venner i skogen deroppe, forklarte mekanikeren. — Han vil ha med gaver til dem.

— Sludder, sa Anderson og kastet ennå en bylt bort på skraphaugen. — Disse luringene har tenkt å drive storhandel med indianerne, og det skal vi ikke ha noe av. Spør om det er slik at de har tenkt å arbeide på anlegget eller ikke.

Halvblodsindianerne begynte plutselig snakke i munnen på hverandre. Etter noen minutters parlamentering gikk de slukøret tilbake til plassene sine i flyet. Mekanikeren bar bagasjen inn i hangaren. Han pekte på haugen med skrap og lot dem forstå at de skulle få alt sammen tilbake når de kom tilbake til plassen.

Anderson smilte. — Det er ikke så greit, mumlet han. — Dette rasket representerer en liten formue i deres øyne.

— Der kvittet vi oss med 60–70 kilo, skipper, sa Shorty Brown.

Hank Hillman så på Benavides før han tok plass i førersetet igjen. Portugiseren kaldsvettet.

— Er du dårlig, Benavides? spurte Hillman.

— Det må være whiskyen, mumlet Benavides og forsøkte å smile.

Hillman trakk på skuldrene. Han hadde følelsen av at det var noe som ikke var som det skulle være på plassen her idag. At en mann som i tre år på rad hadde drukket en flaske whisky hver dag skulle bli dårlig av en enkelt dram hørtes ikke troverdig ut.

— Heng dere på haleflaten, og ikke slipp oss før jeg ruser opp motoren! ropte han da han lukket døren etter seg.

Motoren startet igjen. De tre som sto foran hangaren grep tak i haleflaten og snudde flyet i startretning. Hillman ruste opp motoren. De tre slapp taket i haleflaten, Bellanca'en skjøt fremover. Halvveis over rullebanen løftet den halen. Hundre meter før runwayen sluttet trakk Hillman spaken forsiktig tilbake. Bellanca'en slapp betongdekket og vant høyde. Hillman kastet et blick ned mot de grønne chonta-palmene som flankerte rullebanen. Han lå ti-femten meter over tre-kronene, men han var i grunnen ikke bedre vant.

Klokken var tyve minutter over åtte. Senest klokken halv tolv regnet han med å være fremme ved Stasjon 22, mellom fem og ti minutter forsinket. Det var disse rutetidene de pleide å holde, start fra Las Rosas ved åtte-tiden, og ankomst Stasjon 22 mellom elleve og halv tolv. På den måten kunne telegrafistene få fri klokken tolv, og ta siesta mens heten herjet som verst.

Han slo over bryteren på det lille radiosettet.

— Hillman her, åssen høres det ut, Dave? Over.

— Klart og fint, Hank. Vær klar til å ta imot værmelding klokken halv ni.

Radiostasjonen på Stasjon 22 arbeidet på den samme frekvensen, men Hillman visste at han ikke kunne gjøre seg håp om å få forbindelse med den før ved ti-tiden. Senderen på Bellanca'en rakk ikke langt, og det lå mange, og høye, fjellkjeder mellom Las Rosas og Stasjon 22.

Han kastet et blick på radiokompasset og kontrollerte kursen. Det nyttet ikke å forsøke å fly kontakt over det uendelige, grønne teppet som lå under dem. Det kunne gå opp til en halvtime mellom hver gang de fikk øye på et landemerke de kunne rette seg etter.

Det kaklet i et sett fra de bakre setene i kabinen. Passasjerene deres var kommet over den første skrekken, og nå begynte de å utveksle inntrykk. De ropte og skrek og lo til hverandre, pekte og gestikulerte.

— Bare vent, tenkte Hillman, — til vi begynner å merke sjøgangen over fjellkjedene. Da får disse gutta noe annet å tenke på . . .

IV

Mistanke.

Anderson satt inne hos Dave Martin mens han tok imot værmeldingen fra Stasjon 22 og sendte den videre til Bellanca'en. Benavides hadde trukket seg tilbake til den illeluktende hulen han hadde innrettet seg i et værelse bak kontoret. Sannsynligvis var han på god vei til å bli overstadig beruset igjen. Det fikk bli hans sak. Imorgen skulle han dessuten slutte i jobben. For godt. Han hadde sagt at han skulle reise til Lima, og derfra hjem til Portugal over Carracas.

Anderson rynket pannen. Det var

noe med denne hjemreisen til Benavides han ikke kunne bli riktig klok på. I de tre årene portugiseren hadde oppholdt seg her på Las Rosas hadde han vært konstant full, og konstant blakk. Han hadde ikke en gang nok til gode i selskapet til å betale flybilletten fra Lima til Carracas. Han betalte fremdeles av på det han var blitt trukket for etter alle de store og små underslagene sine. Underslag av effekter, av whisky, og av rekvisita som han hadde tusket bort for å skaffe seg mere whisky. Han hadde aldri orden i regnskapene sine, og hver gang det ble holdt vareopptelling på lageret var det et eller annet som manglet.

Anderson reiste seg plutselig. Han nikket til Dave Martin og gikk ut på plassen. Solen stekte over betongen allerede. Luften sto i en hildrende, blålig dis over rullebanene. Han gikk inn i hangaren. Den mørkhudede mekanikeren lå og slumret på noen tomsekker i det mørkeste hjørnet i bygningen.

— Pablo, sa Anderson, — hvorledes gikk det med den gellinit'en som manglet i kassen som var brutt opp? Er den kommet til rette?

Mekanikeren blunket med øynene. — Gelli . . . gellinit . . . mumlet han.

— Sprengstoffet, sa Anderson, — de ti kiloene med sprengstoff.

Pablo reiste seg. — Jeg har ikke hørt mere om det, senior, mumlet han. — Sprengstoffkassene var gjen-spikret da de kom hit opp fra havnen, og ingen av karene har noe kjennskap til det.

Han smilte og slo ut med hendene. — Det er ingen her som har bruk for sprengstoff, senior Anderson. Whisky,

ja! Tobakk, ja! Hermetikk, ja! Men sprengstoff!

Han ristet energisk på hodet og slo ut med hendene igjen.

Anderson nikket tankefullt og gikk tilbake til kontorbygningen. Han kunne ikke fri seg for tanken på at hver gang det var blitt noe borte her på plassen, mistenkte han Benavides for å være den skyldige. Men én ting var å kvarte noen få kilo sprengstoff og gjøre det om i noen få dollars. En annen ting var det at ingen var tjent med at høyeksplosiv gellinit ble tusket bort til de mere eller mindre lyssky individene som lusket omkring plassen til stadighet. Han tok en rask beslutning og gikk inn til Benavides.

Portugiseren lå og sov. Ved siden av køyen hans sto en halvtømt whiskyflaske. Anderson ble stående et øyeblikk og stirre på den forhutlede skikkelsen på køyen. Blikket hans gikk videre til flasken på gulvet, til de utgatte skoene under køyen, det månedsgamle støvet som lå der . . .

Plutselig rykket han til. Det glimt i noe som lignet et glass-skår inne i støvhaugen. En tynn, blank, kobbertråd var festet til den klare, blanke gjenstanden. Anderson bøyd seg og fisket tråden opp. En firkantet, hvelvet skive av glass, eller celluloid, fulgte med. Det var en urskive, til et armbandsur. Kobbertråden var festet til en tynn stift som stakk gjennom et hull i utkanten av skiven. Anderson ble stående en stund og stirre på den merkelige innretningen. Så stakk han den i lommen og gikk tilbake til radiatorummet.

Dave Martin så spørrende på ham

da han la urskiven og kobbertråden frem på bordet foran ham.

— Her, sa Anderson, — ser du hemmeligheten ved den store formuen Benavides venter seg. Han driver med oppfinnelser i fritiden . . .

Martin rakk ikke å svare ham før han ble avbrutt av anrop-signalet i radioen. Han grep hodetelefonen. Hillmans stemme kom inn, klar og høy. Anderson kunne høre hvert ord han sa.

— Las Rosas! Las Rosas! Hillman her! Melder fra en motor-trøbbe! Høyde 6 500 fot, fart 220 kilometer i timen. Posisjon 30 kilometer syd for Maranon-elven. Er begynt på oppstigning. Har 3000 fots klaring over fjelltoppene. Over.

— Las Rosas, Dave Martin her! Hører deg godt Hillmann. Mottok meldingen. Hva går trøbbelen ut på? Over.

— Vanlig fusk i motoren. Den rusler og går i et par minutter, så begynner den å hoste. Shorty mener det er bensintilførslen. Skyldes de fordømte bensinkannene sannsynligvis, eller rusk i bunnen på tanken i hangaren. Pablo sa at dere hadde tømt den helt. Forsøker å finne brukelig nødlandingsplass. Hold deg på frekvensen. Skal sende posisjonsmelding hele tiden . . .

Dave Martin bekreftet meldingen og snudde seg mot Anderson.

— Dette var ikke noe særlig hyggelig, mumlet han.

Anderson nikket, halvt fraværende. Han hadde lagt den firkantede urskiven over sitt eget armbands-ur. Den tynne stiften som kobbertråden var festet i, berørte 11-tallet på urskiven.

— Hørte du meldingen? spurte Martin.

Anderson hørtes ut som om han snakket til veggen. — Hank greier det nok, mumlet han. — Vi kan i et hvert fall ikke gjøre noe for ham her . . .

Han la glass-skiven med kobbertråden ned på armbandsuret sitt igjen, og mumlet, — klokken elleve, presis, klokken elleve . . . Hvis en fjerner den store viseren, og kobler uret til den ene polen på et batteri, og kobbertråden til en annen, vil strømmen slutes presis klokken 11.00 . . .

— Hillman kaller Las Rosas! Stemmen i hodetelefonen var svakere denne gangen. — Hillman kaller Las Rosas! Taper høyde. Motoren fusker verre enn noen gang. Fart 190 i timen, høyde 5 500 fot. Forsøker å rekke frem til elven. Dukker ned mellom fjelltoppene hvert øyeblikk. Må regne med dårlig eller ingen radioforbindelse fra nå av. Underrett Stasjon 22 og bekreft melding. Over.

— Las Rosas her! Fikk meldingen Hank. Har posisjonen. Underretter Stasjon 22. Kan du høre meg? Over.

— Las Rosas . . . Las Ros . . .

Stemmen i hodetelefonen døde langsomt ut.

Dave Martin snudde seg i stolen. — Anderson! begynte han.

Men Anderson var forsvunnet.

V

For sent.

Benavides våknet ved at han ble slengt ut av køyen. Anderson sto bøyd over ham.

— Hvor er pengene? ropte han. Portugiseren spilte opp øynene.

Redselen lyste ut av dem. Han forsøkte forgjeves å bevege leppene.

Anderson snudde seg mot køyen. Han flerret opp trekket på den skitne puten. Dun og vatt drysset utover gulvet. Etterpå rykket han opp madrassen og veltet den ut på gulvet. Ved hodegjerdet i sengerammen fant han det han lette etter, en avlang, gul konvolutt. Da han rev den opp drysset pengesedlene ut av den, hundredollarsedler, tidollarsedler; de ble liggende på det skitne gulvet mellom dun og støv, og små dammer av whisky fra den veltede flasken.

Anderson løp tilbake til radiatorummet. Dave Martin hadde forbindelse med Stasjon 22.

— Stopp! ropte Anderson og vinket med den gule konvolutten. Flere pengesedler drysset ut. Dave Martin stirret målløs på ham.

— Stopp! Anrop Bellanca'en og be Hank Hillman dumpe all last overbord med én gang! Men først og fremst containeren med pengeskrinet!

Dave Martin la hodetelefonen fra seg på bordet. — Nytter ikke, Anderson. Han er gått ned mellom fjellene. Han er antagelig begynt på den trange slukten allerede. Når han rekker frem til elven har han steile fjellvegger på opp til et par tusen meter på hver side. Den vesle senderen hans kan ikke rekke oss, og det er lite trolig at vi kan rekke ham. Dessuten har han annet å tenke på i øyeblikket. Han er heldig hvis han klarer å sette Bellanca'en ned i elveløpet . . .

Anderson satte seg tungt ned på stolen ved siden av ham.

— Jeg skjønner ikke noe av det hele, Anderson. Dette med pengene

her . . . og skrinet han skulle dumpe overbord. Lønningsposene til Stasjon 22 . . . ti-tusener av dollars . . .

— De pengene ligger her, sa Anderson og pekte på konvolutten, — i pengeskrinet i containeren ligger det ti kilo gellinit, nok til å sprengte et solid hus som dette i småbiter, og ladningen er koblet til en tenningsmekanisme, laget av et armbåndsur. Klokken elleve presis sluttet strømmen . . .

Han så på klokken. Den var tyve minutter over ni.

— La oss håpe, sa han trett, — at Hank finner en plass som han ikke med sin beste vilje kan komme opp igjen fra. Det beste var om de havnet i elven, hvis de bare kommer fra det med livet

VI

Nødlanding.

Det begynte noen minutter over ni. De var såvidt begynt å klatre oppover de første fjellkjedene som skilte høysletten fra den endeløse, bølgende urskogen. De kjølige luftdragene som strømmet nedover fjellsidene rotet opp luftmassene omkring dem. Bellanca'en ble kastet opp og ned med vindstøtene. De fire halvblodsindianerne begynte å vrenge seg. De var gråbleke under det rødbrune hudlaget, og hver gang flyet kastet på seg skrek de høyt.

— Det later ikke til at det er slik stas med El Grande Pajare lenger! ropte Shorty.

I det samme begynte motoren å hoste.

Hank Hillman kvalte en ed. Han stengte av kranen til hovedtanken og slo over på reservetanken. Motoren



Benavides våknet ved at han ble slengt ut av køyen. Anderson sto bøyd over ham. — Hvor er pengene? ropte han. Portugiseren spilte opp øynene. Redselen lyste ut av dem. Han forsøkte forgjeves å bevege leppene.

hostet et par ganger til, så tok den seg opp igjen og fortsatte å gå jevnt og støtt i et par minutter.

— Bensinen! ropte Brown.

Hillman nikket. Han så på klokken. Han kunne ikke rekke tilbake til Las Rosas på reservetanken, og han

kunne heller ikke rekke frem til en brukelig nødlandingsplass heller. Han kunne holde Bellanca'en på vingene høyden en halv time. Han snudde seg mot Brown.

— Kan du huske den gangen vi måtte gå ned med Sikorsky'en . . .

begynte han, men i samme øyeblikk hostet motoren igjen. Han kastet et blikk på terrenget under seg, stupbratte fjellsider, knauser og småskog. Dette så ikke bra ut. Han la kursen nordover.

— Maranon! ropte Brown.

Hillman nikket. De hadde fått trøbbel med et gammel Sikorsky amfibium for et års tid siden her på dette stedet. De hadde fløyet nordover mot elven, og hadde såvidt kommet forbi strykene da de måtte sette flyet ned i elveløpet. De knuste det til pinneved mot drivende og halvt sunkne trær, men de kom pent fra det og reddet seg opp på en langstrakt sandstripe som fulgte elveløpet i over en kilometers lengde. Dagen etter hadde de sendt en Cub etter dem fra Stasjon 22. Cub'en gikk ned på stripen og greide å starte igjen, og siden ble de fløyet bort en for en.

Han anropte Las Rosas. Etterat Dave Martin hadde bekreftet meldingen bøyde han seg over kartet som Shorty Brown hadde funnet frem. Shorty hadde i mellomtiden regnet ut den nøyaktige posisjonen, og trakk en strek over kartet frem til den buktende stripen som viste hvor elven gikk. 30 kilometer, ti minutters flyvning. Ti minutters kappløp med døden.

Motoren hostet igjen. Viseren på omdreiningsmåleren sank. Hillman skjøv spaken forsiktig fremover og anropte Las Rosas for annen gang.

Shorty Brown skottet nervøst bort på høydemåleren. De hadde ikke råd til å tape mere høyde nå. De måtte ha godt og vel 5000 fot hvis de skulle karre seg over den siste fjellryggen som skilte dem fra elve-

løpet i den trange dalen. Han hørte Hillman rope ut slutten på meldingen. De fire pasasjerene bak i kabinen hadde forstått at noe var i veien. En av dem hadde reist seg, og brølte et eller annet uforståelig inn i røret hans. Shorty vinket ham vekk og stirret spent fremover mot den steile fjellryggen. Høydemåleren viste 5 300 fot, og turtallet sank fremdeles.

Hillman strøk svetten av pannen og grep fastere tak i spaken. Fjellkammen kom nærmere, han kunne se den sparsomme vegetasjonen under dem nå, småbusker som vaiet i vinden. En av passasjerene i baksetet skrek høyt.

De strøk over kammen i hundre fots høyde. Hillmann rettet seg i setet og rettet på mikrofonen som hang rett under munnen hans.

— Las Rosas! Las Rosas! ropte han. Han ristet på hodet og skjøv spaken forsiktig fremover.

— Jeg tror ikke de kan høre oss! ropte han til Shorty Brown. — Men han fikk i alle fall posisjonen vår.

De gle nedover mot den trange dalbunnen. Motoren harket og gikk fremdeles, men Hillman nyttet oppvindene der solen stekte mot fjellsiden. Noen minutter etterpå fikk de øye på den buktende sølvstripen i bunnen av dalen.

Elven!

— Kan du huske den smale sandstripen? ropte han til Brown.

Brown nikket. Den skulle ligge ti-femten kilometers vei lengre frem, såvidt han husket, og så langt kunne de nesten greie å gli, hvis de var noenlunde heldig med oppvinden. Mekanikeren i ham begynte allerede

å sysle med tanken på hva han skulle foreta seg med forgasserne og filterne hvis de klarte å sette seg på stripen. En kunne aldri vite, hvis vannet ikke var for høyt i elven kunne de kanskje klare å starte igjen også. Bellanca'en trengte riktignok adskillig større startbane enn en Cub, men allikevel . . .

De kunne skimte strykene der fremme nå. Hillman satte snuten på flyet ned mot den glitrende, smale stripen. Lengre fremme ville elveløpet være bredere. Dalen ville vide seg ut også. Hvis det paset med vindretningen kunne han kanskje greie å ta flyet opp fra stripen igjen når de hadde rettet feilene, og hvis han først hadde fått dragen på vingene igjen, og kunne holde retning nordover til han hadde vunnet passe høyde skulle han alltid greie å karre seg opp over fjellkammen igjen . . .

De to flyverne så på hverandre. Shorty satte i et bredt flir. Begge visste at de tenkte på det samme.

Plutselig lå den hvite sandstripen foran dem. Dalen var for trang til at de kunne sirkle over den, men Hillman husket at de hadde gjort stranden klar for drivved og kampesten den gangen de hadde laget rullebanen for Cub'en. Han strakte hånden frem for å drossle av motoren, men han kunne ha spart seg bryderiet.

Motoren hostet ennå en gang og stoppet for godt.

Gjennom propellslagene hørte de bruset fra strykene under seg. Bellanca'en kastet seg lett i de urolige vindmassene over strykene, og satte snuten ned mot den hvite, svakt hel-

lende stripen som strakte seg hundrevis av meter foran dem.

I neste øyeblikk flatet Hillman ut. Hjulene satte seg bløtt på den jevne sanden. Hillmann lot flyet løpe farten av seg og bremset ikke opp før han fikk øye på en klynge med råtnetrær som elven hadde vasket opp på stranden under flommen, og som sperret resten av stripen for dem.

— All right, Shorty, sa han og snudde seg i setet. — Vel ankommet til Hillman & Halyard's private flyplass ved Maranon-elven.

Shorty Brown flirte. Han hoppet ut fra kabinen og tente en sigarett. Hillmann fulgte etter ham. De fire pasasjerene deres slåss om å komme først ut av døren.

— — —

Den gangen Hank Hillman og Jim Halyard hadde fløyet Bellanca'en non stop fra Lima til Las Rosas, hadde de rigget til ekstra-tanker for 200 liter bensin bak lasterummet i flyet. Disse tankene hadde ikke vært i bruk siden, men de var rene, og i lasterummet hadde de pumper, slanger, og filtreringstrakter. Shorty Brown regnet ut at hvis de pumpet bensinen fra reservetanken over i ekstratankene og filtrerte den grundig underveis, og siden fortsatte å pumpe fra hovedtankene til ekstratankene, kunne de først spyle reservetanken og fylle den opp med ren bensin, og ettepå spyle hovedtanken og fylle den opp. De måtte tomme en god del av bensinen i hovedtanken ut, men de skulle i alle fall ha nok igjen til å rekke tilbake til Las Rosas. Det var slett ikke umulig at de kunne rekke frem til Stasjon 22. Han hadde noen kanner liggende i lasterummet også.

Han skulle ikke bruke lang tid på å få skitten vekk fra rørene og filterne. En knapp times tid. Og i mellomtiden kunne Hillman sette halvblodsindianerne i gang med å pumpe

Han snudde seg mot Hillman. — Tror du vi greier å få flyet opp herfra?

Hillman nikket. — Vi har vinden rett imot. Vi må allikevel tømme ut godt og vel hundre liter fra hovedtanken, og når vi kvitter oss med kompressoren, skulle det gå som en drøm.

Han nølte et øyeblikk før han fortsatte. — Det ville være hyggelig hvis vi kunne komme oss vekk fra dette hullet og få gitt beskjed over radioen at de ikke behøver å sende en unnsetningsekspedisjon etter oss.

— All right, skipper, sa Shorty. — Vi begynner!

Klokken var tyve minutter på ti.

VII

Kappløp med døden.

Anderson ble sittende et øyeblikk med den gule konvolutten i hånden. Han hadde helt glemt Benavides.

— Dave, sa han, — anrop Stasjon 22 og forklar dem saken. Be dem sende et fly ned mot Maranon-elven. . . .

Dave Martin ristet på hodet. — Det finnes ikke fly på Stasjon 22 som kan rekke frem til elven før klokken elleve. Dessuten er det lite trolig at karene får flyet ned uten å knuse det i småbiter. Jeg er redd for . . .

Anderson avbrøt ham med en håndbevegelse. — Ikke vær sikker på det, Dave. Ifjor klarte disse karene

å starte fra en sandstripe akkurat på den kanten der, og kjenner jeg Hillman rett, skal jeg sverge på at han forsøker å sette Bellanca'en ned på den samme stripen. Han kan være trolig til å forsøke seg på en start derfra også hvis Shorty får rettet på feilen ved motoren. Vi må få gitt dem beskjed om sprengladningen i containeren, og at de må holde seg vekk fra flyet. Forsøk å høre etter om det finnes fly i nærheten som kan dirigeres mot Maranon. Det skulle være mulig å få radiokontakt med Bellanca'en hvis flyet holder seg over dalføret.

Dave Martin nikket. Han skiftet frekvens og grep mikrofonen. «Las Rosas flyplass anroper alle fly innenfor hørevidde! Las Rosas flyplass anroper alle fly innenfor hørevidde! Stå klar til å ta imot viktig melding!»

Han ventet noen sekunder før han gjentok meldingen. En fjern stemme svarte ham. Anderson rettet seg opp i stolen og stirret spent på ham. Ennå en stemme kom inn, Dave Martin snudde seg.

— En Pan-American-Convair svarer fra posisjon 200 kilometer øst for Manaos, og en D.C. 6 fra Condor Air Lines like ved Lima. Begge er for langt borte til å være til noe hjelp for oss.

Anderson nikket. — All right, Dave. Send takk for at de svarte, og anrop Stasjon 22. Fortell Jim Halyard hva som er skjedd. Vi kan ikke foreta oss noe annet i øyeblikket.

Han reiste seg og gikk mot døren. En svart skygge strøk forbi ham. En mann satte på sprang ut på flyplassen. Benavides! Andersen hadde helt glemt portugiseren!

Han bante høyt og løp ut på plassen.

— — — —

Shorty Brown hadde hatt ord på seg for å være den beste mekanikeren på Glenn Martin Airfield. Da han sluttet i hærens flyvåpen og slo lag med det nystartede flyselskapet Hillman & Halyard var det fordi han ville fly. Han ville skifte skiftnøklen ut med spaken. Og han hadde fått flyt alt det han hadde ønsket, og vel så det. Men fremdeles var han mester-mekanikeren som ble tilkalt når en vanskelig jobb skulle gjøres, og det å rense filterne på en Pratt & Whitney-motor regnet han ikke for å være noen jobb i det hele tatt. Han var ferdig før Hillman og de fire halvblodsindianerne var ferdig med pumping og filtreringen.

— Se her, sa Hank Hillman og viste ham de svarte partiklene som hadde samlet seg på trådduken. «Dette kommer ikke fra kannene, men fra tanken i hangaren. Den tufsen Pablo hadde tømt den til bunns, og fått med alt det som var av skitt og rusk. Det meste satt i reserve-tanken. Hovedtanken var renere enn jeg trodde.

— Hvor langt tror du vi rekker på den bensinen vi har igjen? spurte Shorty.

— Hvis vi er noenlunde heldig med starten og kommer oss klar av fjellkammene uten å fly for mange omveier, skulle vi rekke frem til Stasjon 22, og ennå ha litt å gå på.

Shorty tørret oljen av nevene med en twistdott. Etterpå hjalp han til med å rigge til sliskene til lasterummet. Den tunge kompressoren ble

lempet ut på sliskene, og gikk i sanden med et brak.

— Selskapets kompressor, og selskapets bensin, sa Hank Hillman og trakk på skuldrene. — De skal være glad til at det ikke gikk verre. Hvis de skal ha denne kompressoren fløy- et opp til Stasjon 22 får de få et annet flyselskap til å greie biffen.

— Hva med containeren? spurte Shorty og flirte. — Den veier da litt den også.

Hillman skar en grimase. — Hvis vi kom frem uten den containeren, Shorty, ville karene henge oss. Ikke så meget for lønningsposenes skyld som for whiskyen og sigarettene til kantinen

Han så på klokken. — All right, Shorty! Klar til start fra Hillman & Halyards Flyplass! Hva er klokken?

— Nøyaktig 10.30, skipper. Nå spør det bare om passasjerene våre tør være med oss på resten av turen!

Den ene av halvblodsindianerne måtte nesten tvinges inn i flyet med makt. De andre tre var heller ikke begeistret for tanken på de luftsykens kvaler som ventet dem, men de kjente landet så godt at de visste at det kunne ta uker før de klarte å ta seg frem til fots til nærmeste siviliserte boplass. Klokken var blitt tyve minutter på elleve da Shorty hadde fått startet opp motoren. Vinden hadde øket, og sto rett inn i den trange dalen fra nord. Hillman takset tilbake mot strykene, Bellanca'en ble snudd.

— Hold deg klar ved radioen, sa han til Shorty før han ruste opp motoren. — Det er best å få gitt beskjed til Las Rosas med det samme vi kommer oss opp av denne gryten.

Motoren brølte opp, Bellanca'en rullet tungt fremover de første meterne, men etterhvert begynte den å skyte fart, og hundre meter før de kom til haugen med råtne trær trakk Hillman flyet opp. Det kom ikke en mislyd fra motoren. Et par kilometer lengre nede videt dalen seg ut, men fremdeles var den for trang til at Hillman tok sjansen på å svinge tilbake. Han holdt seg til den siden hvor solen stekte mot den skrå, golde fjellsiden, solvarmen ga en termisk oppdrift oppover som hjalp godt på høyden.

Klokken var ti minutter på elleve da Hillman bestemte seg for å svinge. Han visste at dalen ble trangere igjen lengre fremme, og han ville ikke risikere å komme for langt ut av kurs. Han ga full motor, og tok flyet først over mot fjellsiden til høyre. Vingespissen var noen få meter fra fjellveggen da han ga hårdt ror. Flyet gikk inn i en nesten vertikal sving. Passasjerene i baksetet skrek opp, men de to karene foran i kabinen hørte det ikke. Hillman krammet nevene rundt spaken til knokene hvitnet, og Shorty Brown hadde tatt hodetelefonen på og jorde seg klar til å anrope Stasjon 22.

Hillman så på høydemåleren. 4 200 fot. Han kontrollerte instrumentene. Temperaturen var normal. Oljetrykket var normalt. Han drosslet motoren tilbake. Han kunne merke at flyet var blitt over fire hundre kilo lettere. Det kastet seg mere i de urolige luftmassene, men det steg lettere også.

— Shorty! ropte han. — Du kan anrope Stasjon 22 først! Si at vi kommer frem ved ett-tiden. Vi har

bare vært en tur nede i jungelen og lastet om!

Brown flirte. De steile fjellkammene lå foran dem nå. Den vesle senderen deres skulle snart kunne høres i Las Rosas i alle fall.

Han rettet på mikrofonen. — Bellanca kaller Stasjon 22 eller Las Rosas. Kan dere høre meg? Over.

VIII

Bomben springer.

Benavides hadde løpt noen skritt over plassen da han hørte skritt bak seg. Han øket farten. Hvis han klarte å rekke frem til jungelen som grodde tett inn til rullebanene skulle han alltid klare å forstikke seg. Han måtte vinne tid. Hvis han bare fikk litt forsprang, og rakk ned til elven . .

Han stupte fremover da han var kommet halvveis over plassen. Den vesle, skinnmagre kroppen hans slo kolbøtte, og da Anderson kom frem til ham lå han på ryggen og stirret med stive øyne rett opp mot den stekende solen. Anderson stoppet opp og ble stående en stund og se ned på det som en gang hadde vært José Maria Benavides.

Pablo kom løpende over plassen. Det var første gang noen hadde sett Pablo løpe siden han kom til Las Rosas.

— Det var hjertet, sa Anderson da mekanikeren kom frem til ham. — Det er et stort under at det ikke stoppet før. Brennevin og tropesol går ikke så godt sammen.

Han bøyde seg og tok opp de dollarsedlene Benavides hadde mistet i fallet. Portugiseren hadde holdt dem sammenkrammet i neven under dødsløpet sitt.

Anderson undersøkte lommene hans. Han fant ikke annet enn en halvfull lommelerke og et ugyldig, portugisisk pass.

— Få opp jeep'en nede fra havnen og kjør ham vekk, sa han til Pablo. — Du kan snakke med Pater Francesko i missionen om begravelsen.

Anderson nølte et øyeblikk, så tok han frem et par pengesedler fra lommeboken sin. — Se her, be Pateren lese en messe for ham. Jeg er redd han trenger det.

Pablo nikket. Anderson gikk langsomt tilbake til kontorbygningen. Dave Martin satt fremdeles ved radioen.

— Jeg har nettopp snakket med Jim Halyard på Stasjon 22, sa han. — Jim hadde ikke noe større tro på hele historien. Han trodde vi hadde fått heteslag her nede. Han ba oss i alle fall holde oss ved radioen et par timers tid til for det tilfelles skyld at vi skulle høre livstegn fra Hillman. Og han spurte om vi hadde tatt vare på portugiseren.

— Portugiseren er tatt vare på, svarte Anderson og satte seg. — Han stupte da han forsøkte å løpe over plassen, og det kan han være glad for.

Dave Martin tente en sigarett.

— Har du fått noe frokost idag? spurte Anderson og kastet et blikk i retning av messen i den andre siden av bygningen.

Dave Martin ristet på hodet. — Nei, men jeg går ikke herfra før jeg er sikker på hvorledes det er gått med Hank og Shorty.

— Da er jeg redd for at du må vente lenge, sa Anderson.

Klokken halv elleve ble de anropt

av Stasjon 22. Det var Jim Halyard igjen.

— Jeg starter herfra med en Cessna klokken elleve, meldte han. — Hvis dere hører noe i mellomtiden så gi beskjed.

Dave Martin nikket.

Klokken ti minutter på elleve ble de anropt fra Lima. Telegrafisten på Stasjon 24 hadde plukket opp en mystisk samtale mellom Las Rosas og Stasjon 22, og nå ville selskapets hovedkontor ha greie på hva det dreiet seg om. Dave Martin ba dem komme tilbake klokken et kvarter over elleve.

Han skiftet over til Bellanca'ens frekvens og tente en sigarett.

— Jeg stusser på, sa han til Anderson, — om denne portugiseren . .

I det samme rykket han til. I hodetelefonen kom en svak, uklar stemme inn.

— . . . Stasjon 22 eller Las Rosas . . . høre meg? Bellanca kaller . . . eller Las Rosa Over.

Dave Martin kastet sigaretten ned på gulvet. — Las Rosas kaller Bellanca! Las Rosas kaller Bellanca! Sender viktig melding nå! Ta imot viktig melding nå! . . .

— — —

Foran dem lå fjellkammene. Høyden viste 5 500 fot. Hillman smilte ved tanken på at denne gangen skulle de slippe å smyge seg over. Han så på klokken. Den var fire minutter på elleve. Han hørte Shorty anrope Stasjon 22 og Las Rosas. Undres på hvem som ville svare først!

Plutselig kjente han en kraftig dult i skulderen. Shorty Brown rakte ham hodetelefonen, og i det samme overtok han styringen uten å gi beskjed.

Hillman stirret forbauset på ham. Shorty pekte på radiomottageren, og det var noe i ansiktsuttrykket hans som fortalte at dette ikke var det reite tidspunktet til å komme med spørsmål. Han satte hodetelefonen på seg, og fikk akkurat med de siste bruddstykkene av anropet fra Las Rosas.

— . . . Ta imot viktig melding nå!

Det gikk et par sekunder, så hørte han Andersons stemme.

— Hillman eller Brown, hør etter hva jeg sier og slå ikke over før jeg er ferdig. Det gjelder livet. Slå ikke over . . .

Hillman rettet seg opp i setet. Forbindelsen var blitt klarere nå, og den inntrengende stemmen til Anderson var ikke til å ta feil av.

— . . . I den containeren dere har med har en gal plasert en sprengladning. Den ligger sannsynligvis i pengeskrinet, og vi vet at den er forbundet med en tennmekanisme som slutter strømmen klokken elleve. Dump containeren overbord omgående! Tennmekanismen er innstillet på å gå av klokken elleve presis! Dere har tre minutter igjen! Den kan gå av noen minutter før eller noen minutter etter! Få containeren overbord! Få . . .

Hillman kastet hodetelefonen fra seg. Han handlet mekanisk, men tankene var klare. Han husket på at den trange døren som førte fra kabinen inn til lasterummet var låst, og nøklene berodde på Stasjon 22. Dette var en alminnelig forholdsregel selskapet hadde tatt for å hindre at eventuelle passasjerer skulle begynne å forgripe seg på fristende kolli. Han husket også at containe-

ren var forsvarlig surret, og at luken i siden på skroget bare kunne åpnes utenfra.

Han hadde en auomatpistol liggende i sidelommen på døren til kabinen, og han sendte i dette øyeblikket en takknemlig tanke til partneren sin, Jim Halyard, som en gang for alle hadde gitt beskjed om at pistolen skulle være ladd.

«Dere vet aldri når dere får bruk for et skytevåpen i denne trafikken vi driver med», hadde Jim Halyard sagt.

Han reiste seg fra setet, grep pistolen og løsnet sikringen. En av halvblodsindianerne hadde lagt seg på gulvet med hodet ned. Han lå og vrent seg og hver gang flyet kastet på seg stønnet han av smerte. Hank Hillman skrittet over ham, rettet pistolen mot låsen i døren til lasterummet og brente av. Etterpå la han ryggen til døren. Den ga etter, og han tumlet inn i rummet med neven krammet om pistolen.

Den slåen som stengte luken satt utenpå skroget, men festene var forankret på innsiden. Han sendte to skudd mot festene. Luken holdt fremdeles. Han skjøt ennå et skudd, og håpet på å kunne brette slåen løs fra festene. Slåen viste ikke tegn til å rikke seg.

Han snudde seg mot containeren. Den var festet til gulvet i de solide hankene. Han skjøt i stykker gulvfestene, og skjøv containeren bort mot luken.

I det samme ble flyet kastet i været.

— Oppdriften, tenkte han. — Nå passerer vi fjellkammen.

Han grep tak med begge hendene

i to sidespant. Containeren løftet seg fra gulvet da flyet ble slynget ned igjen. Bellanca'en krenget over til siden. Den tunge containeren ble slått mot luken og rev den av hengslene med et brak. En kald gufs slo inn i rummet. Hillman krammet nevene om spantene mens han fulgte containeren med øynene der den forsvant ned i luftrummet under dem. Før den traff bakken eksploderte den. Men Hillman så bare det blåhvite glimtet. Han hørte ikke braket, og han så ikke røken.

Han løp tilbake til førersetet. Halyblodsindianeren på gulvet stønnet da han trakk på ryggen hans. De tre andre passasjerene satt skrekkslagne i setene. Shorty Brown satt trygg og stø ved spaken. Han hadde satt snuten på Bellanca'en nedover mot sletten igjen nå, og da Hillman satte seg ved siden av ham så han spørrende på ham.

Hillman støttet hodet i hendene. — Sprengladning i pengeskrinet, tenkte han. — Det kan ikke andre ha gjort enn Benavides.

Han grep hodetelefonen. Det surret med stemmer i den nå. Stasjon 22 kom like klart inn som Las Rosas, og han kunne skjelve stemmene fra hverandre, Andersons rolige, nesten irriterende langsomme måte å snakke på, og den iltre terrier-tonen til Jim Halyard. Han slo over bryteren.

— Bellanca kaller Las Rosas! Bellanca kaller Las Rosas! Hillman her. Containeren dumpet overbord! Det var synd med all den whiskyen. Jeg går ut fra at sprengladningen lå i pengeskrinet, istedetfor lønningsposene. Hele stasen eksploderte i luften under oss. Over.

Det var Anderson som svarte ham.

— Las Rosas kaller Bellanca. Er alt vel hos dere? Skal forklare saken siden. Over!

— Hallo Las Rosas! Hillman her. Jeg tror jeg skjønner hva som er skjedd. Men forklar det til Shorty her. Jeg har tenkt å bryte reglementet og ta meg en røyk.

Han rakte hodetelefonen til Shorty Brown, og fant frem en pakke sigaretter. Han tente en sigarett til Shorty og en til seg selv, og ble sittende og røke ettertenksomt mens Anderson forklarte Shorty det som var skjedd. Etterpå tok han over spaken fra Shorty, kastet et blikk på radiokompasset, og satte kurs for Stasjon 22.

Shorty Brown heftet hodetelefonen på plass over senderen og nikket til ham.

— Da du føk opp og begynte å skyte bak i rummet skjønte jeg at det var noe av den sorten som var i gjære! ropte han. — Stakkars Benavides. Han var ikke heldig med denne jobben heller.

De begynte å stige igjen, foran dem lå en ny fjellkjede, og bak fjellkjeden lå høysletten. Om godt og vel halvannen time ville de være ved Stasjon 22.

Luften var roligere nå. Passasjerene i baksetet hadde sluttet med å bære seg. Den kalde gufsen som slo inn i kabinen fra lasterummet hadde også hjulpet til å lindre luftsyken deres. Hillman sendte posisjonsmelding hver halve time, og fikk værmelding en halv time før landingen. Las Rosas var utenfor rekkevidde nå. Det var telegrafisten på Stasjon 22

som ga dem værmeldingen. Han ga dem samtidig beskjed om at ingen enkeltheter om det som var skjedd måtte lekke ut før de stedlige myndigheter hadde fått rapport om det. Hillman bekreftet.

De satte seg på rullebanen ved Stasjon 22 klokken et kvarter over ett. Jim Halyard tok imot dem, og like etterpå kom en jeep kjørende opp foran flyet. Den kom fra anleggs-kantinen.

— Posten, Hillman! ropte sjåføren,

— og avisene. For ikke å snakke om whiskyen. Gutta kommer til å henge meg hvis ikke whiskyen kommer på flyende flekken!

— Hils fra meg og si at de ikke får noe whisky idag! svarte Shorty Brown.

Sjåføren stirret uforstående på ham.

— Men det spiller ikke noen rolle, innskjøt Hillman. — For de får ikke lønningene heller!

SLUTT



En Bellanca av samme type som den Hank Hillman benyttet under sin dramatiske flukt.

Neste nummer av Luftens Helter kommer 30. april.

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 død! 15. Det store oppdraget.
16. I jungelens klør. 17. Jetflyveren som ble redd. 18. Mot ukjent mål. 19. Lydmurens beseirer. 20. Først over Nordsjøen. 21. Dødsflyet. 22. Rekordene faller. 23. Våghalsen.

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



LUFTPOST

Hvem flyvertinnen gifter seg med

10 av 43 hollandske flyvertinner forelsket seg i en passasjer.

Det er en vanlig oppfatning at de fleste flyvertinner, som jo er utvalgte ikke minst for sitt utseende, før eller senere faller for fristelsen og gifter seg med en eller annen passasjer som de tilfeldigvis møter i luften.

En hollandsk statistikk viser imidlertid at dette ikke er tilfelle. I 1956 var det 43 flyvertinner i det hollandske flyselskapet KLM som giftet seg, men bare i 10 tilfeller med en passasjer. (Til gjengjeld ble de ti spredt over hele kloden fra Indien til New York.) 15 giftet seg med KLM-personale, syv av dem valgte en flyver, fire en flymekaniker, en med en stuert og en med en telegrafist.

KLM hadde i 1956 ialt 223 flyvertinner, så det er stadig noe å gå på vingene for.

Fransk igjen

Den 30. januar nådde Marcel Dassaults deltavingete jetjager Mirage III en fart av Mach 1.5 (1839 kilometer i timen) i vannrett flukt.

Den offisielle hastighetsrekorden til-

hører som kjent Fairey Delta II, som forøvrig Mirage ligner sterkt på, og lyder på 1822 km/t.

Tiger for NATO?

Ifølge «Aviation Week» overveier man å sette opp NATO landenes flyvåpen med den amerikanske marinejageren Grumman F11F-IF Tiger.

Det sies at Tiger allerede har fløyet hurtigere enn 1963 kilometer i timen og at flyet har nådd høyere enn 22500 meter.

Svar på 50 kroners spørsmål (III)

Flyet var: «PARIS», eller nærmere bestemt Morane Saulnier M.S. 760 «Paris». (Se forøvrig Månedens Fly i forrige nummer — nr. 23.)

Efter trekning ble vinner:

Terje Lind,
Seljestad,
Harstad.



VINN et modell-fly byggesett

Fyll ut kupongen under og send den til LUFTENS HELTER, Bladkompaniet A/S, Oslo 18, innen 30. april, så har du sjansen til å vinne et av de 5 modellbyggesettene det da skal trekkes om. Hvis du ikke vil ødelegge bladet så klipp bare ut kupongen nederst i venstre hjørne og skriv navn og adresse på et stykke papir.

Navn

Alder

Adresse

.....

Har du bygget
modellfly før?

Send kupongen til LUFTENS
HELTEN, Bladkompaniet A/S,
Oslo 18, innen 30. april.

Hvordan vinne gratis skyss

med 265 km/t jetstrømmer
i stratosfæren.

Som kjent er det vinder eller jetstrømmer i den nedre delen av stratosfæren i 12—13 000 meters høyde som gir fri skyss fra vest til øst for alle fly som kan finne dem og holde seg i dem.

Disse strømmene er imidlertid ikke lette å finne.

Nylig fløy en B-47 bombefly med jetstrømmen tvers over det amerikanske kontinent fra vest til øst, en strekning på 4 350 kilometer, på 3 timer og 47 minutter. Med andre ord med en gjennomsnittsfart (i forhold til bakken) av 1150 kilometer i timen — hvilket er en ny offisiell rekord.

Dette resultatet skyldes i første rekke et nytt navigasjons apparat som har betegnelsen AN/APN-66. Det var nemlig dette som gjorde det mulig å finne jetstrømmen, holde seg i den og å utnytte dens 265 km/t.

AN/APN-66 er et komplisert og fintmålende apparat som registrerer flyets fart ved hjelp av radar impulser fra bakken. Det måler også eventuell side-drift, forårsaket av tverrgående vinder og registrerer kurs under hele flukten. Alle opplysninger blir automatisk «fordøyet» av en «mekanisk hjerne» som så stadig holder flyveren ajour med hvor han befinner seg. I tillegg hjelper apparatet ham til å finne den vinden som hurtigst vil føre flyet med seg.

For å finne jetstrømmen må flyveren fly i den omtrentlige retning som

meteorologene kan gi ham. Når så navigasjons apparatet forteller ham at drift-vinkelen øker, vil han vite at han går inn i jetstrømmen og driver med den. Når drift-vinkelen når maksimum, snur han flyet med strømmen og drift-vinkelen daler ned på null. Da vet flyveren at flyet befinner seg i jetstrømmens sentrum, og der kan han holde seg bare ved å påse at drift-vinkelen forblir på null.

AN/APN-66 kan tilkobles den automatiske styreanordningen på flyet og derved vil flyet av seg selv følge jetstrømmen og utnytte den på beste måte.



Farvel til Mustang

Den siste propell-drevne jager i det Amerikanske Flyvåpen er nu tatt ut av tjeneste. Det er North American P-51 Mustang.

Ialt er det blitt bygget 15 367 fly av denne typen, forelt på 9 forskjellige versjoner.

Noe for dem som ikke liker å fly

Elefanten er ikke så begeistret for å transporteres med fly. Men smarte røktere har imidlertid funnet ut at dersom elefanten får selskap med en høne på reisen, så går alt bra. Hønen har tydeligvis en beroligende virkning på sin tunge reisefelle.

DET NORSKE HELIKOPTERET



Oberstløytnant Paul Kjøseth's helikopter prøveflys nå. I løpet av sommeren mener en at prøvene er kommet så langt at flyet kan foreta lengere flyvninger.

«P.K.» som er det foreløpige navn på det norske helikopter, er litt mindre enn Flyvåpnets Bell-47. Rotorens diameter er 9 m. Hastigheten vil ligge på ca. 125 km/t. Prototypen har en Ranger motor på 180 H.K. De senere typer vil eventuelt få en Boeing Gasturbinmotor som veier 80 kg. mindre enn Ranger-motoren, og som gjør det mulig å ta 3 personer, istedenfor 2.

Som egenart ved konstruksjonen er styremekanismen for rotoren. Det er flyvåpnets prøveflyver løytnant Brage-Andersen som fører flyet under prøvene.



Group Captain «Johnnie» Johnson

D.S.O. & 2 Bars, D.F.C. & Bar.

J. E. Johnson søkte først om opp-tagelse i flyvåpnet i 1938 — forgjeves. Han var da 22 år gammel, ferdig utdannet ingeniør, og en ivrig flyver i sin fritid. Så kom Munchen og krigsfaren ble overhengende. Johnsen søkte Royal Air Force på nytt — og også denne gang fikk han avslag.

Men Johnson var ikke den som ville tilbringe en eventuell krig med å bygge beskyttelsesrum og med å etterse

sanitæranlegg for det militære. Han ville slåss om det ble nødvendig. Dermed meldte han seg som frivillig i hæren.

Slik begynte Johnsons militære karriere. Kort tid etter ble han allikevel opptatt i flyvåpnet og innen krigen var slutt hadde han skutt ned 38 fiendtlige fly og var topp-scorer blant de alliertes jagerflyvere.

«Lærtingetiden» tilbragte Johnson under den velkjente Douglas Bader. Senere fikk han sin egen skvadron og ledet den under de bitre luftkampene over Dieppe. Tilslutt fikk han sin egen ving — en kanadisk Spitfire-ving — og med den var han den første til å lande på fransk jord under invasjonen i Normandie. Denne vingen ledet han seierrikt helt frem til Rhinen og krigens slutt.

Bortsett fra en seks måneders hvileperiode fløy Johnson kontinuerlig som jagerflyver fra Battle of Britain i 1940 helt frem til V.E. dagen. For sin innsats ble han dekorert med D.S.O. (3 ganger), D.F.C. (2 ganger), det amerikanske D.F.C., Legion of Merit, Air Medal, den belgiske Æreslegionen og det franske Krigskorset.

Etter krigen tjenestegjorde Johnson med det Amerikanske Flyvåpen i Korea, og senere kommanderte han en Sabre-jet ving i Tyskland. Nå er han visedirektør for taktiske operasjoner i det engelske Luftfartsministerium.

Johnson har skrevet en bok om sine opplevelser. Den heter «Wing Leader» og er nettopp utkommet i England.

MÅNEDENS PORTRETT — NUMMER 1

ENGLANDS V-BOMBERE

På disse tre typene er det England idag baserer sin angrepsstyrke i luften: Vickers Valiant, Avro Vulcan, Handley Page Victor.

Valiant B. 1.

Valiant har vært i tjeneste siden våren 1956 og de tre versjonene av flyet benyttes henholdsvis som alminnelig bombefly, foto- og rekognoseringsfly, og tankfly. Mannskapet består av 5 mann og flyet kan etterfylle brennstoff i luften. Farten er Mach 0,9 og rekkevidden over 8000 km. Spenn: 34,8 meter. Lengde: 32,9 meter. Valiant har 4 Rolls Royce Avon jetmotorer.

Vulcan B. 1.

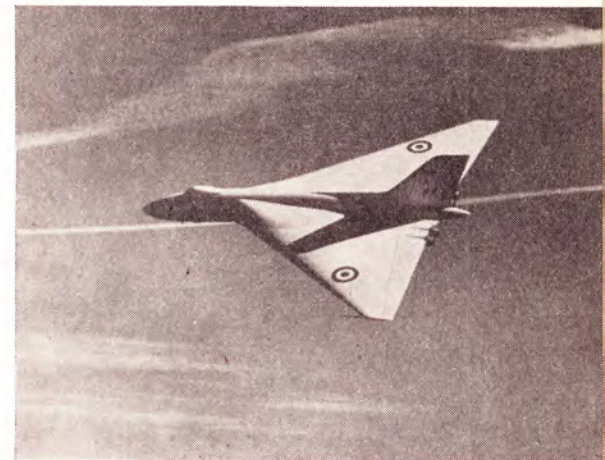
Vulcan er det første firemotors, delta-vingete, jet-bombefly og er nå i tjeneste. Det har 4 Bristol Olympus jetmotorer og er meget manøvrerbart. Luftbrems i vingene og bremse-fallskjerm i halen bidrar til at Vulcan kan benytte vanlige landingsplasser. Flyet anvender et nytt radar bombe-sikte. Farten er Mach 0,9—0,95. Vekt: 68 tonn. Spenn: 30,1 meter. Lengde: 29,5 meter.

Victor B. 1.

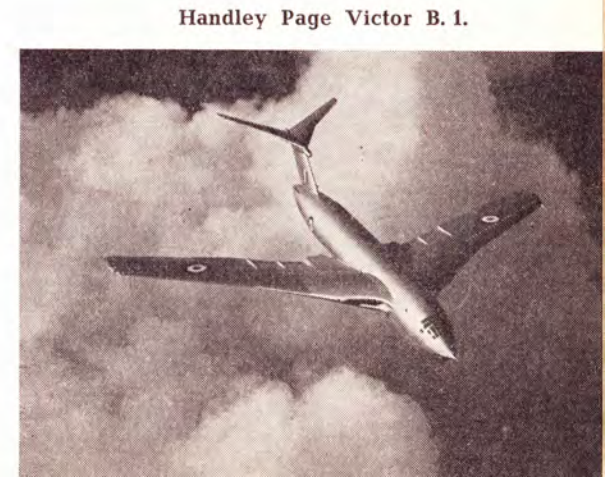
Den første produksjonsmodellen av Victor er levert R.A.F. Den har 4 Armstrong Siddeley Sapphire jetmotorer, et nytt radar bombe-sikte i snute og hale, stor innvendig lasteevne, (ev. også vingebeholdere), sigdformete vinger, vepsetalje og luftbrems i høyderorsilatene. Fart: nær Mach 1. Rekkevidde 5000 km. Vekt: 83 tonn. Spenn: 33,5 meter. Lengde: 31,4 meter.



Vickers Valiant B.1.



Avro Vulcan B.1.



Handley Page Victor B.1.

På grunn av plassmangel kan vi dessverre ikke her behandle spørsmål som nylig er besvart i denne spalte eller annet sted i bladet. Innsendte spørsmål blir besvart i tur og orden — dessverre kan vi ikke svare leserne direkte pr. brev unntatt i særlige tilfeller.

DE SPØR- VI SVARER

Det sto i «Luftens Helter», nr. 10, «De spør — vi svarer»-spalten at dere ikke visste hvem som var førstemann gjennom muren her i Norge, men da løytnant Amund Klepp fra Sola, styrtet 29 000 fot bevisstløs, sto det i alle aviser at han var den første norske, passer det? Det var riktignok med et F-84, ikke F-86 — i juli 55. Og så står det at i neste nummer kommer «Først gjennom lydmuren», og at det var prøveflyveren Charles Yeager med et Bell X-1. Hvorfor er det så skrevet en stor bok om Neville Duke som heter «Først gjennom lydmuren»? Ble Charles Yeager drept?

1. Når fikk Norge sine første Super Sabre F-86?
2. Kan en bli flyvertinne uten artium hvis en har realskole, kan perfekt engelsk, tysk, fransk, spansk og italiensk?
3. Hva er den høyeste farten et menneske kan tåle?

«Jet — jente».

SVAR: F-84 kan ikke gå gjennom muren, selv under stup. Så Amund Klepp kan det ikke ha vært. Den norske titlen på Neville Dukes bok: «Først gjennom lydmuren», er

misvisende. Charles Yeager var den første. Han lever i beste velgående.

1. Flyvåpnet fikk Sabre F-86 K våren 1956. F-86 K er ikke Super Sabre, men allværestypen med radar.
2. Aldersgrensen nedad for flyvertinner er 22 år. Å kunne sprog pluss barnepleie, husholdningsskole er betingelser. Sprog som bør beherskes er engelsk, tysk og fransk.
3. Det er teoretisk ingen begrensning for den fart et menneske kan tåle. Faremomentet kommer inn når det blir avvikelser fra den kurs en har. Her kommer fart og kursendring inn, en får G påvirkning. 1 G = det angjeldende menneskets vekt. 12 — 13 G kan tåles over ytterst kort tid.

1. Hvilke flysorter er plasert på Ørland flystasjon?
2. Kan en bli flyver når en er hodeveik?

Flyinteressert.

SVAR:

1. Normalt er det plasert F-84 Thunderjet på Ørland, foruten transportflyet «Otter» og helikopter Bell-47.
2. Legen vil avgjøre om «hodeveik» er et hinder for å bli flyver.
1. Hvilke karakterer må man ha for å komme inn på Flygeskolen som pilot?
2. Er det noe fag i realskolen som Flygeskolen ikke regner med?
3. Er det noen steder i nærheten av Bergen hvor man driver skoleflyving med seilfly eller andre fly?

T. S.

SVAR:

1. Hovedkarakter er ikke avgjørende.

2. Fag som historie, geografi, naturfag har ingen avgjørende betydning. Det som teller er matematikk, norsk og fysikk.
3. Du får henvende deg til Bergens Aeroklubb.

Hvor mange stridsfly har Norge, og hvor mange mann er det norske Flyvåpen på?

Ivrig leser i Sogn.

SVAR: Flyvåpnets størrelse blir ikke oppgitt hverken når det gjelder antall fly eller personell.

Et omtrentlig antall er 160 jagerfly.

1. Hvor ligger flystasjonene: Bardufoss, Rygge og Ørlandet?
2. Hvilken er den største?
3. Blir alle brukt av Flyvåpnets jetfly?

«Super Sabre».

SVAR:

1. Bardufoss flystasjon ligger ved Andselv, Bardu i Troms. Rygge hovedflystasjon ligger i Rygge utenfor Moss i Østfold fylke. Ørland flystasjon ligger på Ørlandet ute i Trondheimsfjorden.
2. Rygge hovedflystasjon.
3. Ja.

Hvilke skvadroner tilhører de nye RF-84 F og F-86 K til Flyvåpenet. På forhånd takk.

Hilsen E. S.

SVAR: RF-84 F benyttes av fotoskvadronen 717. Vi har to skvadroner 337 og 339 som har F86 K.

1. Kva heitte det flyet som den amerikanske antarktisekspedisjonen brukte i år?
2. Kjem Skylark 600 til å settast i produksjon?

3. Kva heiter motorane til det franske jetflyet Mystere?

O. F., Fana.

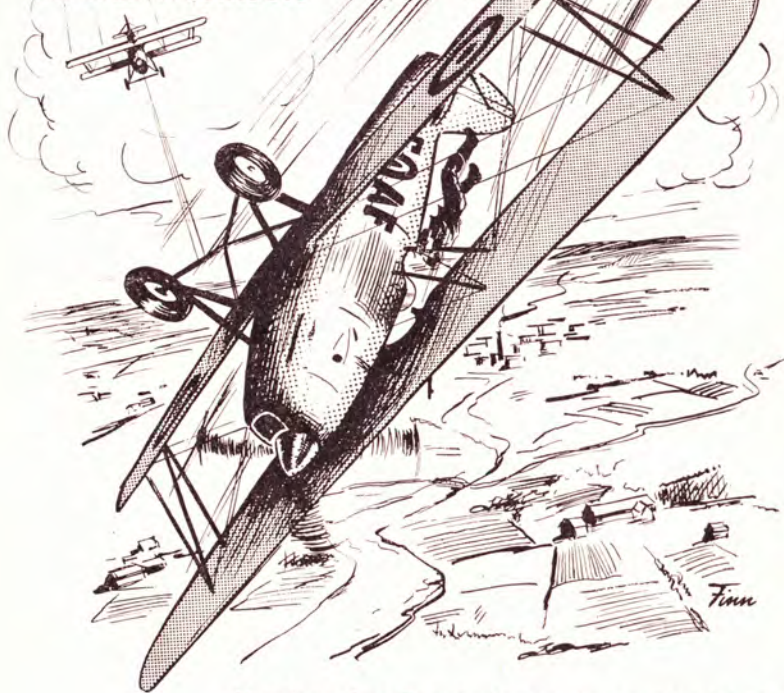


SVAR:

1. Amerikanerne har anvendt Douglas C-124 til å frakte forsyninger og utstyr til den basen de har opprettet i Antarktis i forbindelse med det Geofysiske år som innledes 1. juli i år. Forøvrig fløy admiral Dufek og mannskap den 31. oktober ifjor fra basen med en Navy R4D (DC-3 Dakota) inn til selve Polen og landet der. Dufek var derved førstemann på Polen siden Scott i 1912. (Amundsen var der allerførst i 1911.) Vi nevner at Dufek slapp fra denne turen takket være II Jato (Jet Assisted Take Off) flasker, for da flyet skulle starte igjen var det frosset fast i de ÷ 58 kuldegradene.
2. Convairs jetpassasjerfly Skylark 600 ble først omdøpt til Golden Arrow etter at Howard Hughes for T.W.A. (Trans World Airways) bestilte 30 fly av denne typen. Nå heter den Convair 880. Prototypen kommer på vingene i 1959 og levering skjer i 1960.
3. For Super Mystere se Månedens Fly side 2. For andre utgaver av Mystere se L.H. nr. 10 (Listen over jetfly).

TO FINGRE FRA DØDEN

AV BILL WHARTON



Han hang i to fingre etter et fly som styrtet på hodet mot jorden — og levet til å kunne fortelle om det! Denne historien er ganske utrolig — men den er sann.

Det hele skjedde med lynets hastighet. Det ene øyeblikket fløy Martinsyde Scout-flyet i 2600 meters høyde i kamp med en tysk jager, bare sekunder etter styrtet maskinen oppned mot jorden, mens oberst Louis Strange klamret seg fast til livet med to fingre.

Oberst Strange, en av Royal Air Force's beste jagerflyvere, fløy i sirkler rundt den tyske maskinen da ma-

skegeværet hans, som var montert over cockpiten, plutselig låste seg. Han løftet begge armene for å løsne den sylinderformete boksen med ammunisjon, og holdt spaken fast mellom knærne.

Da den tyske jageren kom feiende mot ham og sendte en skur av maskingeværkuler inn over flyet, slappet oberst Strange uvilkårlig av i knærne og dukket. Spaken fór for-

over, og flyet gikk rundt og over på ryggen.

Ammunisjonsboksen var nesten løs etterat han hadde strevd med den, og det ville bare tatt ham et øyeblikk til å få løsnet den helt. Da flyet falt over på ryggen, falt obersten ut av cockpiten og ut i det store tomrommet under. Men peke- og langfingeren på den høyre hånden hans holdt i den centimeterbrede kanten på den halvløsnete boksen, og nå grep han hårdt til.

Høyt over de franske markene rev og slet den iskalde, skriken- de sidevinden i kroppen hans og rev flystøvlene av benene på ham. Flyjakken hans ble revet åpen foran og blåste straks opp rundt hodet og ansiktet hans og truet med å kvele ham der han hang fast ved livet med to fingre.

— I det øyeblikket trodde jeg ikke at livet mitt var verd en sur sild, fortalte oberst Strange senere. — Jeg visste at jeg ikke hadde en sjanse mot en million til å klare meg. Jeg veide den gang 89 kilo — tenk på å holde den vekten med to fingre, i et fly som suser opp-ned mot jorden, mens en tysk jagerflyver hele tiden fyrer løs på den fortapte flyveren og maskinen hans!

Det kjentes som om den høyre armen skulle bli revet løs fra skulderen, og fingrene kunne brette når som helst. Oberst Strange så ned på markene og de små bakketoppene som rullet sinnssykt under ham. Et eller annet sted der nede var han blitt oppdaget av et fiendtlig luftvern-batteri, som begynte å brenne løs for å gjøre fullstendig slutt på engelskmannen.

— Jeg tittet opp og så at spaken var presset hårdt mot instrumentbordet, skrev oberst Strange i sin offisielle rapport senere. — Jeg bestemte meg for å satse livet på ett kort og ta en sjanse. Jeg hadde faktisk alt å vinne og intet å tape, for jeg var klar over at jeg hadde ca. tyve sekunder igjen å leve.

Han begynte sakte men sikkert å heise seg selv oppover. Med den overmenneskelige styrke et desperat menneske kan få, grep de sterke fingrene til den unge flyveren enda hårdere om kanten på den halvløse ammunisjonsboksen.

— Jeg kjente at boksen rørte på seg, og jeg visste at sjansene var hundre mot en for at den ville falle helt ut når jeg tok i for å løfte meg selv opp, sa oberst Strange. — Med den venstre hånden begynte jeg å famle etter en av vingestøttene. Nå var det virkelig et spill om liv og død.

Nettopp som han fikk hugget tak rundt støtten, løsnet ammunisjonsboksen og forsvant ut i luften.

Selv om oberst Strange fremdeles hadde døden ved sin side, hadde han likevel oppnådd en galgenfrist.

Han fikk opp den høyre armen også og fikk tak i støtten med begge hender, nettopp som flyet krenget over og truet med å vriste taket fra ham.

— Hadde jeg hatt fallskjerm ville jeg ikke betenkt meg et øyeblikk på å hoppe, men jeg var 900 meter over bakken uten skjerm, og fór rett inn i døden med en fart av to hundre kilometer i timen!

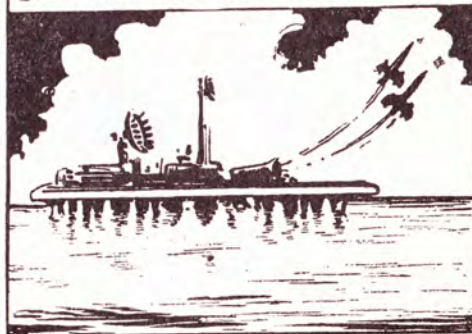
— Jeg hadde bare en eneste liten sjanse til å klare meg. Hvis jeg på



DEN FLYTENDE ØEN

Raca og Flora er på vei hjem fra forsknings-sentret i Colorado med den nye oppfinnelsen «Galeor». Oberst Joto på den flytende øen «Strålen» har fått beskjed om dette fra «Den blå dragen» og sender opp 2 nattjagere for å avskjære Raca

...TO FLAGGERMUSLIGNENDE GJENSTANDER SUSER OPP FRA ØYA..



...I EN LODDRETT STIGNING...



... PLANER UT OVER BYTTETT....



VI ANGRIPES, RACA! DE ER HELT UKJENTE FOR MEG...

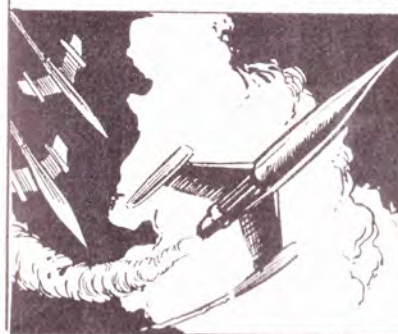
MASKINER FRA "STRÅLEN" ... BER OSS GÅ NED.



VI ADLYDER DEM IKKE, MEN GIR BESKJED AT VI ER UTE I SPESIALOPPDRAK.



RACA GJØR EN SKARP KURVE, UTENFOR FLYENES SKYTEVINKEL...



... MENS PILOTEN PÅ FØRERFLYET BER "ØYA" OM NYE INNSTRUKSER

LÖYTNANT GOMU HER.. 04-AT FLYKTER!

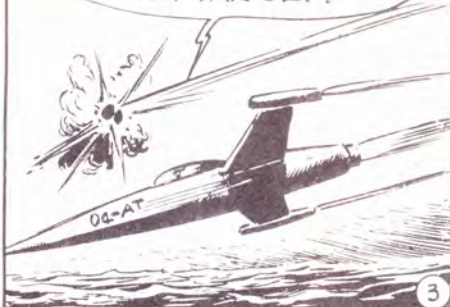


HALLO... OBERST JOTO HER. TVING FLYET NED HER- FOR ENHVER PRIS !



TO FLAMMETUNGER EKSPLODERER VED SIDEN AV RACAS FLY....

HVA VAR DET ?



JEG HØRTE JOTOS ORDRE... DET ER HAN SOM HAR KOMMANDØEN OVER ØYA....

HAN MÅ VÆRE GAL!



NÅ TRAFF DE VINGEN!



Fortsettes i neste nummer

Bli Flyger!

Da får du et krevende,
men interessant og godt
betalt yrke.



Veien til flygeryrket

går gjennom Flygeskolen, som tar opp nye aspiranter i
mars/april. Du får alle opplysninger - gratis og uten forpliktelser
- ved å skrive til

Generalkrigskommissariatets Skolerekruiteringskontor,
Akershus Festning, Postboks 959, Oslo.