

# Le horror altissime

Sir Arthur Conan Doyle



## **Le horror altissime**

traducite in interlingua per Anders Blixt, Svedia.

Titulo original: "The Horror of the Heights" (1913)

Composition: Thomas Breinstrup. Publicate: januario 2006

© 2006 Anders Blixt e le Union Mundial pro Interlingua

Photo © 2006 Thomas Breinstrup

*Tote derechos reservate. Iste texto es facite disponibile pro uso non-commercial solmente. Tote formas de re-vendita o re-distribution electronic o imprimite es prohibite sin permission in scripto. Nulle parte de iste publication pote assi esser reproducite, copiate, conservate in un systema de cercar o transmittite in ulle forma o per ulle methodo: graphic, electronic, mechanic, photographic, registrate sur disco o cassetta, transferite a bases de datos o in altere maniera sin permission in scripto. Es permittite citar in recensioni con indication del fonte.*

Sir Arthur Conan Doyle (1859-1930) ganiava su fama primariamente gratias a su aventuras de Sherlock Holmes e dr. Watson. Ma ille etiam scribeva romanes historic e novellas de horror. Iste narration pertine al ultime categoria, proque illo es un thriller de aviation e science fiction. Sir Arthur lo scribeva in 1913 e alcun indicios intra illo – p.ex. le phrase *»aviones ora ha existite pro plus de vinti annos«* – indica que su eventos debe haber loco in circa 1925, le fratres Wright habente exequite le prime volo per avion in 1903. Su aviation era vermente futuristic tunc, ben que un lector de novanta annos postea naturalmente trova plure errores aeronautic, meteorologic e zoologic. Ma placia berillos edwardian super tu naso, oblida temporarimente nostre mundo moderne e etiam tu experira que le narration ancora retene su potentia de excitation.

*Le traductor*

## Le horror altissime

Le idea que le narration extraordinari, appellate le “Fragmento Joyce-Armstrong”, es un “joco practic” extensive – tunc create per un humano incognite con un humorismo perverse e sinistre – ha nunc essite abandonate per totes qui ha scrutinate le affaire. Solo alcun conspirator le plus macabre e imaginative hesitarea ante de connecter su phantasias a ille factos indisputabile e tragic que reinfortia le allegation del fragmento. Ben que le assertiones in illo son stupende e mesmo monstruose, il nonobstante se fortia al intellecto que illos son ver, e que nos debe adjustar nostre ideas al nove situation. Nostre mundo appare esser separate per un parve margine precari ab un unic periculo inexpectate. In ille exposition, que reproduce le documento original in su forma partialmente fragmentari, io va essayar presentar tote le factos usque nunc pro le lector. Como introduction io vole dicer que, etiam si algunos dubita le narration de Joyce-Armstrong, il non pote haber alcun hesitation sur le factos concernente locotenente Myrtle, R. N., e senior Hay Connor, qui indubitamente incontrava lor fines in le manieras describite hic.

Le Fragmento Joyce-Armstrong esseva trovate in le campo Lower Haycock, circa un kilometro e medie al west

del vico Withyham presso le limite inter Kent e Sussex. Le 15 de septembre le anno previe James Flynn, un obrero rural empleate per Mathew Dodd, paisano e proprietario del Chantry Farm, Withyham, observava un pipa de briar al terreno proxime al sentiero que passa al longe del haga que limita Lower Haycock. Alcun passos avante ille trovava un binoculo rumpite. Finalmente, inter alcun urticas in le fossato, ille discoperiva un tenue libro, ligate per canevas. Illo se monstrava esser un agenda con folios distachabile, del quales algunos, post haber distachate se, volettava al longe del base del haga. Ille los colligeva, ma alcun folios, includite le prime, nunquam esseva trovate. Iste facto lassa un hiato regrettable in le narration portentose. Le obrero dava le agenda a su empleator, qui postea presentava lo al doctor J.H. Atherton de Hartfield. Iste gentleman immediatamente videva que un experto deberea examinar lo e dunque le manuscripto esseva inviate al Aero Club in London, ubi illo nunc es conservate.

5

Al manuscripto manca tres folios – le prime, le secunde e le penultime – ma lor absentia non influe sur le coherentia general del conto. On suppone que le comencio disparate describe le qualificationes aeronautic de senior Joyce-Armstrong, le quales on pote extraher ex altere fontes: ille esseva sin dubita inter le optime pilotas angese. Durante multe

annos ille esseva regardate como uno del aeronautas le plus coragiose e le plus intelligente. Ille usava iste combination de qualitates a fin de inventar e probar plure nove apparatus, includente le commun accessorio gyroscopic que porta le nomine de ille.

Le corpore principal del manuscripto ha essite scribite in tinta, ma le pauc lineas final son notate per un stilo de graphite e assi mal scribite que illos a pena son legibile – justo como on se expectarea si illos esseva scribite rapidamente con pressa in le sede de un aeroplano volante. Il etiam ha plure maculas, e sur le folio final e sur le coperialibro, que expertos del Ministerio Interior ha confirmate como sanguine, probabilemente human e certamente mamifere. On etiam ha trovate in iste sanguine alque que resimila le parasito de malaria, e on sape que Joyce-Armstrong suffreva de febre intermittente; ille facto exemplifica le gestas del nove armas forense date a nostre detectives per le scientia moderne.

6

Nunc alque sur le personalitate del autor de ille texto epochal. Joyce-Armstrong, secundo le pauc amicos qui vermente sapeva alque del viro, esseva e un poeta, e un visionario, e un mechanic e un inventor. Ille possedeva un grande ricchezza, multo del qual ille expendeva a su hobby aeronautic. Il habeva quatro aeroplanos private in su hangar

proxime a Devizes, e on dice que ille faceva al minus un cento septanta ascensiones durante le previe anno. Ille esseva un viro recluse con periodos de humores obscur, durante le quales ille eludeva contactos con su collegas.

Capitano Dangerfield, qui le cognosceva melio que alteres, dice que il habeva ocasiones quando su eccentricitate menaciava de disveloppar a alque plus seriose. Su habitude de apportar un fusil de chassa in su aeroplano esseva un manifestation de isto. Un altere esseva le effecto morbide con le qual le cadita de locotenente Myrtle affectava su mente. Myrtle, qui essayava attinger un record de altitude, cadeva al terreno ab un altitude de plus de novem kilometros. Le facto horrible esseva que su capite habeva essite annihilate dum su torso e extremitates reteneva lor configuration. In cata incontro del aeronautas, Joyce-Armstrong, secundo Dangerfield, diceva con un sorriso enigmatic: “E ubi, per favor, es le capite de Myrtle?”

7

In un altere occasion post un cena, in le refectorio del Schola de Aviation in Salisbury Plain, ille cominciava un discussion sur lo que essera le periculo le plus persistente pro aeronautas. Post haber ascoltate a opiniones consecutive sur cavitates de aere, constructiones defective e inclination excessive, ille concludeva le conversation per altiar su spatulas. Ille refusava presentar su proprie opiniones, ben

que on acquireva un impression que illos divergeva de tote pensatas exprimate per su collegas.

Per favor, observa etiam que post su disparition total, on discoperiva que su affaires private habeva essite arrangiate con un precision que poterea indicar que ille possedeva un forte premonition de disastro. Post ille explicationes essential io nunc va presentar le narration integre sin alterationes, comenciante ab le tertie folio in le agenda insanguinate:

“... nonobstante, quando io dinava in Rheims con Coselli e Gustav Raymond, io comprendeva que necuno sapeva de alcun periculo particular in le alte stratos del atmosphaera. In le fundo io non diceva lo que era in mi pensatas, ma io lo tanto approachava que, si illes possedeva alcun idea analoge, illes non poteva haber fallite a exprimer lo. Ma illes ya es duo viros vacue e vanitose sin alcun pensatas excepte a vider lor nomines ridicule in le jornales. On debe observar que necuno jammais habeva ascendite multo super sex kilometros. Naturalmente, homines jam ha attingite altitudes plus grande que isto per ballon e per scalar montes. Il debe esser multo plus alteamente que un avion entrarea in le zona de periculo –naturalmente a condition que mi premonitiones es correcte.

8

Aviones ora ha existite pro plus de vinti annos e ergo on

pote demandar se proque ille periculo serea revelate solo ora. Le responsa es obvie. Pridem, quando le motores era sin fortias e un Gnome o Green de 100 cavallo-vapores era regardate como sufficiente pro tote besonios, le volos era multo restringite. Ora, quando 300 cavallo-vapores es le normal plus tosto que un exception, visitas al stratos alte ha devenite plus facile e plus commun. Alunos pote rememorar se que, in nostre juventute, Garros obteneva fama global per attinger 5.700 metros e alora on anque pensava que un volo super le Alpes era un gesta. Nostre expectationes ha depois essite tremendemente accrescite e on exeque ora vinti volos pro cata uno durante previe annos. Multes de illos ha essite complite con fortia. Le nivello de dece kilometros ha essite attingite itero e itero sin disconfortos ultra frigor e asthma. Que prova isto? Un visitator pote descender a iste planeta mille vices sin incontrar un tigre. Nonobstante tigres existe e si ille per chance disbarca in un jungla, ille poterea esser devorate. Il ha junglas in le atmosphaera altissime con esseres plus mal que tigres. Io crede que in le futuro on cartara iste junglas accuratamente. Hodie io pote designar duo tales: uno super le districto de Pau-Biarritz in Francia e uno ci, super mi capite quando io scribe ille parolas in mi focar in Wiltshire. Io anque crede que il forsan ha un tertie super le districto de Homburg-Wiesbaden.

Le disparition del aeronautas igniva mi pensatas. Totes diceva que illes haveva cadite a basso in le mar, ma iste explanation non me satisfaveva. Pro primo, Verrier in Francia: su avion era discoperite proxime de Bayonne, ma illes nunquam trovava su corpore. Depois, le caso de Baxter, qui anque dispareva, ben que su motor e alcun esquadras de ferro era trovate in un silva in Leicestershire. Dr. Middleton, de Amesbury, qui observava iste volo per telescopio, attesta que justo ante que alcun nubes obscurava su vision ille videva le avion a un altitude enorme. Illo subito ascendeva verticalmente in alto in un successio de colpos. Le doctor non credeva que un tal motion serea possibile. Isto era le observation final de Baxter. Il haveva depost un discussion in le jornales, ma sin conclusiones.

Il haveva plure altere casos similar, e depois le morte de Hay Connor occurreva. Qual rider erumpeva sur un 'mysterio del aere non resolvite' e qual reportages in le jornales vulgar – e como pauco on de facto faceva a fin de resolver le caso! Ille descendeva in un volo a picco magnific ab un altitude incognite. Ille nunquam disbarcava ab illo, sed moriva in su sede de pilota. Que le occideva? 'Un maladia del corde', diceva le doctores. Nonsenso! Le corde de Hay Connor era tanto san como le mie. Que diceva Venables? Venables era le sol homine apud ille quando ille moriva. Ille

diceva que ille tremeva e resimilava un viro qui se habeva espaventate gravemente. ‘Moriva de terror’, diceva Venables, ma non poteva pensar pro qual cosa ille habeva pavor. Ille solo diceva un parola a Venables, que sonava como ‘monstruose’. Durante le inquesta on non poteva decifrar isto. Ma isto io poteva decifrar. Monstros! Isto era le final parola de povre Harry Hay Connor. E ille vermente moriva de pavor, justo como Venables pensava.

E depois il habeva le capite de Myrtle. Crederea tu – crederea vermente algunos – que un capite human pote esser fracassate completamente a in le corpore per le fortia de un cadita? Forsan illo serea possibile, ma io nunquam ha credite que isto era ver in le caso de Myrtle. E le adipe sur su vestimentos – ‘completamente sordide per adipe’, diceva alcuno al inquesta. Remarcabile que iste parolas non igniva le pensatas de alteres! Mi pensatas jam flammava, ma io habeva comocunque meditate longemente sur iste cosa.

11

Io ha exequite tres ascensiones depois – como Dangerfield derideva mi fusil de chassa! – ma nunquam attingeva sufficiente altitude. Ora, con le nove e legier machina de Paul Veroner e su Robur de 175 cavallo-vapores io deberea deman facilmente passar dece kilometros. Illo sera un essayo a batter le record. Forsan io anque battera alcune altere. Claro illo sera periculose. Si un viro vole eluder peri-

culos, ille deberea desister completamente de aviation e celar se in su pantoflas e roba de camera. Ma io va visitar le jungla aeree deman – e si il ha alcune ibi, io lo apprendera. Si io retornara, io habera trovate alcun renomine pro me mesme. Si io non retornara, ille agenda potera explicar lo que io ha volite facer e como io perdeva facente lo. Ma nulle galimatias de accidentes o mysterios, per favor.

Io seligeva le monoplane Paul Veroner pro le mission. Iste construction es sin par pro dur travalio. Beaumont discoperiva isto in le infantia del aviation. Pro exemplo, illo non es incomodate per humiditate e le temperie iste die dava le impression que nos volarea intra nubes. Le Veroner es un belle parve typo que responde a mi manos como un cavallo con un bucca receptive. Illa possede tote ameliorationes moderne: un fuselage coperite per canevas, un carretto de atterrage con rotas e skis inclinate, frenos, stabilisatores gyroscopic, tres cambios de velocitate que opera per alterar le angulo de attacco del ala del propulsor. Io anque apportava un fusil de chassa e un dozena cartuchas con plumbos de cervo. Vos totes deberea haber observate le facie de Perkins, mi vetere mechanic, quando io le instrueva a cargar los.

Io me vestiva como un explorator arctic, con duple subvestimentos sub mi supertoto, spisse calcettas intra mi

12

bottinas wattate, un large bonetto hibernal con protege-aures e mi berillos de protection. Le calor era suffocante apud le hangar, ma io ascenderea al apice de Himalaya e debeva vestir me pro illo. Perkins comprehendeva que alque inusual evenirea e precava que io le lassarea accompagnar me. Forsan io lo haberea facite, si io habeva usate un biplano, ma le monoplane solo porta un homine. Naturalmente, io apportava le armatura de oxygeno; cata pilota qui sin un tal va ascender a fin de batter un record de altitude, morira per congelation o suffocation – o per ambes.

Ante mi imbarcation io inspectava le governaculos, le alas e le cablos pilotante del Veroner. Illa era in un bon stato in tanto que io videva. Io poneva le motor in marcha e audiva un susurro agradable. Jam a un lente velocitate illa se levava si tosto que io la permetteva. Io circulava super mi campo de focar un o duo vices a fin de calefacer le motor e depois, agitante un mano a Perkins e le alteres, premeva le acceleration maximal. Illa curreva como un hirundine al longe del vento pro 12-15 kilometros usque io elevava su naso e illa comenciava ascender in un large spiral verso le cortina de nubes super me. Il es essential que on monta lentemente a fin de adaptar se al pression decrescente.

Il faceva un calor oppressive, viste que il era septembre in Anglaterra, con le spisse sensation que indica pluvia

approchante. A vices il faceva sufflos brusc ab le sud-west – uno tanto forte e inexpectate que illo me sorprendeva e causava un medie rolamento. Io memora le tempore durante le qual borrascas e vortices e cavitates de aere soleva esser alque periculose – ante que nos apprendeva dar potentias maestrante a nostre motores. Justo como io attingeva al cortinas de nubes, con le agulia de mi altimetro passante mille metros, le pluvia subito me colpava. Qual diluvio! Illo strepeva al alas e flagellava mi facie, rendente mi berillos turbide de maniera que io a pena poteva vider. Io decresceva mi velocitate proque le volo contra le guttas deveniva dolorose. Quando io ascendeva plus altemente illos se transformava a grandines que fortiava me a tornar le cauda del avion verso le vento. Un cylindro malfungeva –probabilmente un candela sordide – ma mi ascension continuava incessante gratias al multe fortia del motor. Tosto le problema, quecunque su causa, desapareva e io audiva itero le grave grunnimento integre: un canto unisone ab dece cylindros. Ci nos cognosce le beltate del silentiatores moderne. Al presente nos pote usar le aures pro pilotar nostre motores. Qual stridulation e ululation quando illos malfunge! Pridem tal critos de alarma se perdeva, necate per le ruoto monstruose del motor. Si solmente le prime aeronautas poteva retornar a fin de vider le beltate e perfection in le mecanismo que

ha essite ganiate al precio de lor vitas!

A circa 9.30 horas io approachava le nubes. Infra me, indistincte e umbrate per le pluvia, le vaste campania de Salisbury Plain jaceva. Sex aviones exequeva lor cargas quotidian a un altitude de 300 metros, resimilante parve nigre hirundines supra un verde fundo. Io osa dicer que illes se demandava que io facerea ci in le pais del nubes. Subito un velo gris se extendeva sub me e humide spirales nebular torneava circum mi facie. Il era molliatamente frigide e miserabile. Ma io iva super le tempesta de grandines e isto era un amelioration. Le nube deveniva obscur e dense como le bruma de London. In mi anxietate de partir de illo, io elevava le naso del avion usque le campana automatic de alarma sonava e illa in effecto comenciava glissar a detra. Su guttante alas molliate monstrava que illa haveva devenite plus ponderose que io haveva pensate. Subinde io totevia attingeva nubes plus tenue e depois quitava le prime strato. Il haveva un secunde – lanose con le color de opalos – a un grande altitude super mi capite: un blanc tecto integre in alto e un obscur solo integre in basso con le avion laborante in un vaste spiral montante inter illos. Il es perniciosamente solitari in iste spatios seren. Un vice un grege de parve aves marin velocemente volava preter me verso west. Le rapide battimento de lor alas e lor critos musical me allegrava. Io

divina que le specie era anate crecca, ma io es un van zoolo-gista. Ora quando nos homines ha devenite aves, nos vermente debe apprender a recognoscer nostre cognatos per le viso.

Le vento sub me batteva le vaste campania del nubes. Un vice un large vortice era formate intra illo, un gurgite de vapor de aqua, e ibi, como a transverso de un infundibulo, io discerneva le mundo distante. Un grande biplano blanc passava a un vaste profundo sub me. Io conjecturava que illo era le volo matinal de Royal Mail inter Bristol e London. Subinde albe velas tornava a in le foramine e itero le grande solitudine deveniva integre.

Tosto post 10 horas io toccava le bordo inferior del alte strato de nubes. Illo consisteva de un vapor delicate e transparente que veniva rapidamente ab le west. Le vento haveva accrescite tote le tempore e il ora faceva un brisa fresc a vinti-quattro nodos secundo mi contator. Jam il faceva multe frigori, ben que mi altimetro solo indicava 2.700 metros. Le motor travaliava bellemente, e nos susurrava continuemente in alto. Le cortina de nubes era plus spisse que io haveva expectate, ma finalmente illo se rarefaceva a un nebula auree ante me. Subito io hastava ex illo e ibi incontrava un clar celo e un sol brillante super mi capite – a alto toto in blau e auree; a basso toto in argento coruscante, un rutilante cam-

pania extensive tanto distante como io poteva vider. Il era 10.15 horas e le agulia del altimetro indicava 3.840 metros. Ascendente io lassava mi aures concentrar al susurration profunde del motor, quando mi oculos scrutinava le horologio, le contator de carburante e le pumpa del lubricator. Insurprendente que on dice que aviatores es un gente sin pavor. Quando nos debe scrutinar tote ille functiones, nos manca de tempore a inquietar nos pro nos mesme. In iste momento io comprendeva que le compasso deveni infidel super un certe altitude; a 4.500 metros le agulia magnetic del mie indicava verso est-sud-est. In loco io calculava mi ver direction ab le sol e le vento.

Io habeva sperate arrivar a un tranquillitate eternal in ille altitudes superior, ma con cata cento metros le forte brisa accresceva. Mi avion gemeva e tremeva in cata juncto e bulon quando illa iva contra illo, e se torneava via como un folio de papiro quando io la inclinava pro un gyro, currente al longe del vento in un velocitate plus celere que, forsan, alcun altere homine antea habeva ite. Nonobstante io debeva iterio e iterio tornar a retro e cruciar contra le vento, proque io non solo chassava un record de altitude. Secundo tote mi calculationes, mi jungla aeree residerea super parve Wiltshire e tote mi travaglio serea perdite si io attingeva mi apice foras de su position.

Quando io attingeva 5.700 metros, a circa meridie, le vento habeva devenite tanto dur que io con alcun pavor scrutinava le supportos del alas, pro un momento expectante vider como illos frangeva o laxava. Io mesmo preparava le paracadita detra me, apprestante me pro le pessime: iste momento habeva venite in le qual le aviator pagarea con su vita pro cata negligentia del mechanic. Ma illa se susteneva bravemente con cata corda e cabo de aciero susurrante e vibrante como chordas de un harpa. Il era gloriose vider como illa, nonobstante le battimento, remaneva le conquistrice del Natura e le soverano del celo. Vermente il ha alque divin in le homine que ille assi ben surmonta super le limitationes que le Creation pare imponer – surmonta anque per le devotion disinteressate e heroic exhibite per ille gesta aeronautic. Non parla del degeneration del homine! Quando previentemente in le annales de nostre specie ha alcuno scribite un conto como illo?

Illos era le pensatas in mi capite, quando io scalava iste inclinate plano monstruose, le vento a vices battente in mi facie e a vices sibilante detra mi aures. Le paisage del nubes sub me se retraheva a un tal distantia que su plicas argentees semblava esser applattate de sorta que illo deveniva un plan campania lucide. Ma subito io incontrava un experientia horrible sin precedente. Ben que io previentemente habeva

volate a in isto que nostre vicinos francese nomina un *tourbillon*, nunquam io habeva incontrate un tal de ille grande magnitudine. Le grande fluvio turbulente de vento, sur le qual io previemente ha parlate, contineva intra se anque alcun vortices de equal monstruositate. Sin premonition io era subito trahite a in le corde de un tal. Io tornava pro un o duo minutas con tal velocitate que io quasi perdeva mi sensos. Depois io equalmente subito cadeva, con le ala sinistre de fronte, a basso a transverso del infundibulo vacue in su centro. Io precipitava como un rocca circa 300 metros. Solo mi cintura me reteneva in mi sede, quando e le choc e mi perdita de respiration faceva me pender partialmente foras del cockpit. Ma io pote sempre exequer un effortio extreme –illo es mi merito le plus grande como aviator. Io comprendeva que le descension ha devenite plus lente, proque le vortice era un cono in loco de un infundibulo e io habeva arrivate a su fin. Con un colpo terrific, premente tote mi peso a un latere, io poneva mi governaculos de inclination a zero e guidava le naso del avion via ab le vento. In un momento io habeva partite del undas surgente e curreva al longe del celo. Depois, tremente ma victoriose, io elevava su naso e recomenciava mi travalio stabile in le spiral ascendente. Io faceva un gyro vaste a fin de eluder le loco de periculo in le vortice e tosto io iva securmente super

illo. Subinde post 1 hora io attingeva 6.300 metros super le mar. A mi grande gaudio io habeva venite super le brisa e con cata cento metros de ascension le aere ora deveniva plus tranquille. Del altere parte, il faceva multe frigor e io notava le nausea particular que es causate per le rarefaction del aere. Pro le prime vice io activava mi armatura de oxygeno e inhalava a vices le gas gloriose. Io sentiva como su virtute iva como un elixir per mi arterias e io deveniva exhilarate quasi al nivello de inebriation. Io clamava e cantava quando io volava in alto a in le frigide e tranquille mundo externe.

Pro me il es multo clar que le insensibilitate que subjuga-va Glaisher e que in un minor grado impedia Coxwell quando illes in 1862 ascendeva in un ballon a un altitude de dece kilometros, era causate per troppo grande velocitate de ascension vertical. Si on in loco face isto a un molle crescita durante le qual on se habitua lentamente al pression barometric diminuite, il non habera tal symptomas atroce. Habente ora attingite iste altitude, io discoperiva que mesmo sin mi armatura de oxygeno io poteva respirar sin incommoditate. Ma il faceva durmente frigido e mi thermometer stava a  $-18^{\circ}\text{C}$ . A 1.30 horas io volava a circa 11 kilometros super le terreno, ancora montante continuemente. Io ci experiva que le aere tenue pejo supportava mi alas de

sorta que io debeva multo decrescer mi angula de ascension. Io comprendeva que, nonostante le modeste peso del avion e le grande fortia del motor, il de facto habeva un limite super le qual io non poterea ir. Aggravante le situation, de novo un candela non fungeva ben, causante a vices ignition fallente in le motor. Le pavor pro fiasco deprimeva mi corde.

A iste tempore io experiva alque extraordinari. Alque me passava sibilante con un stria fumante e explodeva con un forte crac e un grande nube de vapor. Pro un momento io non poteva comprender que cosa habeva occurite, ma io subito me rememorava que le Terra es continuamente bombate per meteoros e serea inhabitabile si non quasi omnes ardeva durante lor volos a transverso del atmosphaera altissime. Ecce un nove periculo pro visitatores al altitudes superior! Duo tal roccas additional me passava quando io approachava le nivello de 12 kilometros. Io non dubita que al bordo le plus lontan de nostre mundo, ille periculo devenirea multo effective.

Le agulia de mi altimetro marcava 12.400 metros quando io recognosceva que io non poteva ir plus in alto. Le ordalia non era troppo pro mi corpore, ma mi avion habeva attingite su limite. Le aere attenuite non plus supportava firmemente le alas, le inclination le plus minute causava un glissar

al fianco e le governaculos habeva devenite inerte. Si le motor habeva travaliato a su optimo, nos forsan haberea potite scalar ancora 300 metros, ma le ignition ancora remaneva instabile e duo del dece cylindros non functionava. Si io non ora habeva attingite le zona pro le qual io cercava, io lo nunquam viderea durante ille viage. Ma habeva io arrivate in le proprie loco? Glissante in circulos como un falcon monstruose al nivello de 12 kilometros, io lassava le monoplano guidar se mesme dum io scrutinava le area per mi binoculo Mannheim. Le celo era perfectemente clar sin alcun indication de ille periculos le quales io me habeva imaginate.

Io diceva que io planava in circulos. Subito io comprendeva que il serea melior que io majorarea mi volo a in un nove region aeree. Si un chassator entra in un jungla terrestre, ille besonia ir per multo de illo a fin de trovar su preda. Mi investigationes habeva facite me creder que le jungla aeree hypothetic era locate alicubi super Wiltshire, que debeva extender se a sud e west ab mi actual position. Io usava le sol pro navigation proque le compasso habeva devenite inutile e io videva nihil del Terra – nihil foras del distante campania argentee de nubes. Comocunque, io calculava le apte direction tanto ben como possibile e me mitteva a un curso directe. Io estimava que le carburante

solo sufficerea pro un hora additional, ma io poterea usar tote su guttas proque io tamen poterea retornar quancunque al terreno per un volo a picco magnific.

Subito io observava alque nove. Le aere ante me habeva perditte su claritate perfecte. Ibi il ora habeva multe longe velos hispide de alque que io solo pote comparar con multo tenue fumo de cigarrettas. Illos glissava in festones e spirales, tornante lentamente in le luce del sol. Quando le monoplane los penetrava, io sentiva un debile gusto de oleo a mi labios e un tenue spuma adipose se attachava sur le ligno del avion. Alcun infinite fin substantia organic pareva levitar suspendite in le atmosphaera. Illo mancava de vita, proque illo era troppo diffuse, extendente se sur plure hectares e depois attenuante se a nihil. No, isto non era vita. Ma forsan isto era un residuo de vita? O forsan isto era nutrition pro vita, pro vita monstruose, justo como le adipos del oceanos servi como nutrition pro le balena enorme? Ille pensata sedeva in mi spirito quando mi oculos videva a alto e io spectava le vision le plus belle que un persona jammais ha vidite. Es possibile pro te per medio de mi parolas visualisar isto que io videva le previe jovedi?

Pensa a un medusa, tal que flotta in nostre mares estive, in le forma de un campana e de un grandor immense, plus grande, secundo mi giudicamento, que le cupola super le

cathedral de St. Paul in London. Su color era rosate pallide con venas de verde molle, ma su substantia era tanto tenue que illo solo era un umbra feeric verso le celo blau obscur. Illo pulsava con un rhythmio delicate e regular. Sub illo duo longe tentaculos verde lentamente oscillava ir e venir. Ille vision phantastic passava cautemente con un dignitate silente super mi capite, tanto leve e fragile como un bulla de sapon, e solemnemente flottava al deriva via ab me.

Io habeva tornate mi monoplane a fin de observar in plus ille belle esser, quando io subito notava que io volava intra un esquadra de tales de tote magnitudes, ma nulle tanto grande como le prime. Alcunos era parve, ma le majoritate possedeva le grandor de un ballon ordinari e un curvatura identic a lor apices. Intra illos il habeva un delicatessa de textura e coloration que sembrava le optime crystallo de Venetia. Pallide tintas de rosate e verde dominava, ma totes possedeva un iridescencia mirific ubi le sol brillava a transverso de lor belle formas. Alcun centos de illos flottava al deriva preter me, un feeric esquadra meraviliose de argosias estranie e incognite del celo – esseres cuje formas e substantias era tanto aptate a ille pur altitudes que on non poteva imaginar se alque equalmente delicate a distantia visual del terreno.

Ma tosto mi attention era attrahite per un nove pheno-

meno: le serpentes del aere altissime – magre buclas phantastic de un substantia que resimilava vapor, volante, tor-nante e gyrante in un tal grande velocitate que le oculo a pena poteva sequer los. Alcnos de ille esseres spectral era usque novem metros longe, ma il era difficile discerner lor spissor proque lor silhouettes era tanto nebulose que illos pareva rarefacer se a in le aere circum illos. Ille serpentes aeree era gris pallide, le tinta de fuma, con alcun lineas plus obscur intra illos, dante le impression de un organismo integre. Uno iva celereamente preter mi facie e io sentiva un frigide contacto molliate, ma lor composition era tanto insubstantial que io non poteva vider los como un periculo real, equalmente poco como le belle esseres campaniforme que los habeva precedite. Lor corpores possedeva nulle plus de firmessa que le spuma natante super un unda.

25

Ma un experientia plus terribile tosto venirea. Ab un grande altitude un lilac macula de vapor descendeva contra me. Illo era parve a mi prime observation, ma illo se aggrandiva rapidamente dum illo me approachava usque illo pareva coperir dozenas metros quadrate. Consistente de alcun gelea transparente, illo possedeva un silhouette plus distincte e un composition plus solide que alque que io usque ora habeva vidite. Il habeva anque plus tracias de un organisation corporee, particularmente duo vaste umbrose organos circular a

cata fianco, forsan su oculos, e un blanc projection solide inter illos que era tanto curvate e cruel como le becco de un vulture.

Le aspecto integre de ille monstro era formidabile e menaciante. Illo cambiava color ab un lilac pallide a un pupuree obscur e furiose, tanto spisse que illo umbrava le sol quando illo iva inter mi avion e su disco lucente. Super le curvatura superior de su corpore il habeva tres grande projectiones, le quales io solo pote describer como bullas enorme. Quando io scrutinava io deveniva convincite que illos era inflate per alcun gas extremamente leve que provideva le potentia de elevation a ille massa malformate. Le esser iva facilmente in mesme velocitate como mi avion. Pro 30 kilometros o plus illo constitueva un escorta horrible super me, semblante un ave rapace que attende pro le apte momento de attacco. Illo se propelleva – tanto rapidamente que illo era difficile a observar –per projectar un longe viscoso serpentino avante; isto depois pareva traher tote le contorquente corpore avante. Le esser era tanto elastic que illo nunquam reteneva un forma fixe durante plus que alcun minutas e cata transformation lo faceva plus menaciante e plus repugnante.

26

Io sapeva que illo habeva intentiones malitiose. Cata pulsation pupuree in su corpore repulsive diceva isto. Le

vage oculos protuberante, que sempre me regardava, era frigide e sin mercede. Io abassava le naso del monoplane a fin de escappar lo. In ille momento, rapide como un fulgure, un longe tentaculo se extendeva ab iste massa amorphe e se tressava como un flagello supra le fronte de mi avion. Io audiva un alte sibilation quando illo brevemente toccava le motor calide e postea illo se retraheva a alto dum le corpore se contraheva como si dolor lo habeva pungite. Io piccava, ma itero un tentaculo cadeva super le monoplane. Le propulsor lo trenchava tanto facilmente como illo taliarea un stria de fumo. Allora un longe projection collose me attaccava de retro e se rolava circum mi cinctura, essayante traher me ex le cockpit. Io lo grattava, mi digitos penetrante su superficie lubric. Pro un momento io me distachava, ma un secunde tentaculo capeva mi bottina e con un colpo quasi torqueva me a basso.

27

Io discargava ambe cannone de mi fusil, ben que il sembrava que io attaccava un elephante con un pipa de pisos. Nulle arma human poterea vincer super iste esser enorme. Ma un tiro colpava ben. Con un alte crac un del bullas dorsal del esser explodeva – alcun grosse plumbos habeva perforate lo. Mi supposition era correcte; iste vesicas era plen de alcun gas elevante. Immediatemente le enorme corpore porose se tornava a parte, simultaneamente contor-

quente se a fin de reganiar su balancia, durante que su becco mordeva in un furia terribile. Jam io habeva comenciate un volo a picco tanto ardue como io osava con le motor marchante al potentia maximal. Le propulsor e le gravitation insimul me tirava a basso como un flecha. Lontan detra me io videva un macula purpuree que diminueva e se univa con le celo blau detra illo.

Io habeva escappate ex le jungla mortifere del aere altissime. Foras del periculo, io decresceva le gas, proque nihil fracturarea un avion plus rapidamente que un brusc volo a picco a potentia maximal. Io poneva le avion in un descension spiral ab quasi 12 kilometros, primo al campania argente de nubes, depois per le tempesta sub illo, e finalmente, in un pluvia battente, al superficie del Terra. Emergente ex le nubes, io videva le Canal de Bristol sub me. Io continuava 30 kilometros al west ante que mi cisterna de carburante deveniva vacue e io debeva atterrar glissante in un campo un kilometro foras del vico Ashcombe. Ibi io obteneva tres bottilias de benzina de un auto passante. A 6.10 horas in le vespere io atterrava mollemente in mi prato de focar apud Devizes, post un tal viage que nulle homine jammais antea habeva complite e supervivite pro contar su conto. Io ha vidite le beltate e io ha vidite le horror in le altitudes superior – un plus grande beltate e un plus grande horror il

28

non pote haber intra le cognoscentia del homine.

E ora io va retornar a ibi un altere vice ante que io presentara mi discoperta al mundo. Mi ration es que io certo besonia posseder alque a monstrar como evidentia ante que io divulgara mi narration pro le humanitate. Il es ver que alteres me sequera e confirmara tote lo que io ha contate, ma io in omne caso vole star convincente ab ovo. Iste belle bullas iridescente del aere non deberea esser difficile a capturar. Illos glissa lentamente al longe de lor routes e le rapide monoplane dunque los attingera facilmente. Probabilmente, illos dissolvera in le plus dense stratos del atmospheria e forsan io solo apportara alcun grumos de geleas amorphe al terreno. Ma isto ancora sera alque que confirmara mi narration. Si, io va ir, ben que ille acto apportara un risico. Il non pote haber numerose horrores purpuree. Probabilmente io non videra un tal. Si io videra uno, io immediatamente piccara. In le pessime caso, io ha mi fusil de chassa e mi cognoscentia de...”

29

Hic un folio del manuscripto es regrettabilmente perditte. In le proxime pagina on lege in grande disordinate scriptura: *“13 kilometros. Io nunquam revidera terreno. Illos es sub me, il ha tres. Que Deo me adjuta – il sera un morte terribile!”*

Illo es le conto de Joyce-Armstrong. On non ha vidite le

viro post su partita final. Pecias de su monoplane frangite ha essite recolligite in le proprietate de sr. Budd-Lushington al limite inter Kent e Sussex, alcun kilometros ab le loco in le qual le agenda era trovate. Si le theoria del aviator infortunate es correcte, il es que iste jungla aeree como ille lo appellava, existe solo super le sud-west de Anglaterra, il sembla que ille fugiva ex illo a velocitate maximal, ma que iste esseres le attingeva e devorava a alcun loco in le atmospheria altissime super le position in le qual le remanentias era trovate. Le vision de iste monoplane currente a basso sur le celo, con le terrores innominate volante equalmente rapidamente sub illo e dunque isolante lo ab le terreno, es un pensata sur le qual un homine qui apprecia su sanitate mental non vole meditar. Il ha multes, io sape, qui ancora ridiculisa le factos que io ha presentate hic, ma etiam illes debe admitter que Joyce-Armstrong ha disparite, e io recommenda que illes lege su proprie parolas: *“...ille agenda potera explicar lo que io ha volite facer e como io perdeva facente lo. Ma nulle galimatias de accidentes o mysterios, per favor.”*

30