A REPÜLŐ EMBER

8. KÖTET

VITÉZ HEFTY FRIGYES

MÉGIS REPÜLTÜNK!...

A M. KIR. HONVÉDELMI MINISZTER 145.554/ELN. 30. 1942,
RENDELETÉVEL ENGEDÉLYEZTE

VITÉZ HEFTY FRIGYES

MÉGIS REPÜLTÜNK!...

Ii. KIADÁS

MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓ VÁLLALAT ÉS STÁDIUM SAJTÓ-VÁLLALAT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG KIADÁSA, BUDAPEST

Felelős kiadó: Jánosy István.

Stádium Sajtóvállalat Részvénytársaság, Budapest, V., Honvéd-u. 10,
Felelős: Győry Aladár igazgató.

ÊS MÉGIS REPÜLÜNK !. . .

Az Úrnak 1812-ik esztendejében a nagy Bonaparte Moszkvánál csatát vesztett. A büszke Grand Armee-nak csak töredékei jutottak haza,

A francia határra érkezve Napoleon, azóta világhírűvé vált üzenetét küldte aggódó hitvesének: — A sereg elveszett, de a császár egészséges!

Egy évszázaddal később újból az oroszok s egy világ ellen folyt a harc. A Balti tengertől a Dnyeszter torkolatáig, a Kárpátoktól le az Adriáig egy bősz üvöltés, egy vad zivatar, — szétszórt hajával, *véres homlokával állt a viharban s harcolt a magyar!...*

De négy esztendő küzdelmét, haláltmegvető hősiességét, irtózatos véráldozatát s egy jobb jövő reményét sem tudta a nemzet győzelemre váltani. A Monarchia hatalmas fájának gyökereit férgek rágták, — életnedvét pfácák szívták. Ami kozmopolita söpredék Európában cakk akadt, mind itt adott egymásnak találkozót, hogy élbomlasszák belső erőinket, megtörjék ellenállásunkat,

A tölgy kidőlt s lehulló koronája alatt mindent eltemetett! Porba hullottak a fészkek s tört szárnyakkal vergődtek öreg sasok ivadékai.

De jönni kellett s jött is a tetszhalálból a feltámadás. A vesztett csata után hazaszálló gépek sorában akadt épkézláb, sőt a sok suta között vadonatúj is. Néhány

gyárunk utolsó napig dolgozott s a háborús nagy sorozatok maradványaiból került még „sarzsi” gép is.

A gépállománnyal növekedett, s motorok hangjával éledt az önbizalom. Felülkerekedett az élniakarâs s csodálatos gyorsasággal varázsolt elő új madársereget. Egyik század a másik után alakult meg s a „légirendőrség” vadász és felderítő rajai benépesítették az ország elárvult levegőjét.

A rontás hatalma azonban még nem szűnt meg. Alig sikerült a szerencsétlenségből lábadozó nemzetet lélekzethez juttatni, a farkastorkú gróf máris Szent Mihály lovára terítette az országot. A csúf árulás Kohn Bélának és Szamuellinek dobta prédául az átmentett vagyont.

Ebek harmincadjára került újból minden és a „szociális termelésből fakadt jólét” majdnem felvetette az országot....

Koldusbotra jutott Szent István öröke s parlagon heverő földek hátán burjánzott a gaz.

Megállt az élet, megállt a termelés, de repülőgyáraink dolgoztak tovább s igyekeztek pótolni a hiányokat. A repülő gárda változatlan maradt lelkében. Ugyanaz a szellem hatotta át a közösséget, mint akkor, a nagy világégés küzdelmes éveiben, — azt a néhány megtévedettet pedig, akik a szó igazi értelmében kívánták szolgálni a „proletár hazát” s „elvtársi hűséggel” segítették a megkótyagosodott népcsalókat, egyetlen kézmozdulattal közösítette ki magából a bajtársiasság elvét szent ereklyeként őrző repülőgárda összetartása.

De a pusztulás démona még csak ezután száguldott át megtört haderőnk légi fegyverzetén. A vöröshadsereg gyászos munkáscsapatai, fegyvert nem látott, háború alatt mindig felmentett csepeli gyári alakulatok „hősi”

ellenállása nem tudták feltartani az oláh hordák be-*özönlését. Az erdélyi székely hadosztály helyenként visszavetette ugyan a túlerőben lévő ellenséget, amint azonban a magyar szívvel és lelkesedéssel harcoló csapatok nemzetiszínű lobogója megcsillogtatta a magyar jövő reménységét az ország népe előtt, a vörös rongyainak bűvkörét szertefoszlani látó népbiztosság ijedt parancsa visszavezényelte a helytállókat, akiknek nyomában az öntudatos proletárok egyszerre elvesztették harci készségüket s olyan futást rendeztek hazafelé, hogy a diadalmasan felkelő nappal ékes, aranyzsinórok tömkelegében tündöklő oláh generális nyomában, háborítatlanul csoszoghatott a bocskor a főváros kövein, hogy amit négyéves háború és a szerencsétlen országrontás még meghagytak, véglegesen és alaposan megsemmisítse a mócok esztelen dühe és szarkát megszégyenítő harácsolása.*

Ebben a kataklizmában jóformán mindenünk elpusztult. Az oláhok nekiestek gyárainknak s a gépeket utolsóig leszerelték. A drága Mercedes-, Benz- és Daimler-motorokat, féltve őrzött, gondosan csomagolt, gyengéd szeretettel kezelt értékeinket, a repülőgépeket, műszereket, ócskavas módjára hányták vagonokba s irányították sebtiben fatornyos hazájuk felé. De a vagonok százai sohasem érték el Óromániа területét, — ott heverték Nagyvárad, Dés, Gyulafehérvár pályaudvarain. Eső verte, nap égette, hó takarta be a kényes jószágokat, rozsda ette gondosan ápolt részeiket s mállasztotta el a *furnirtörzsek eresztékeit. Mire valahára hozzájuk juthattunk volna, — nem volt belőlük többé semmi.*

Az Apokalipsis lovasa azonban még mindig nem fáradt el száguldásában.

A kommune dermesztő levegőjét tavaszira varázsló nemzeti hadsereg beérkezésénél már semmit sem talált,

Az egész országban nem volt többé annyi gép, amennyi egy századot hadilétszámon kitölthetett volna. Az oláhok kitakarodása után azonban megnyíltak a csűrök, — rejtett pajták mélyéről, a szomszédi Ausztriából előkerült lassan néhány elárvult madár, de bizony vedlettek voltak tollaik s bizonytalan szárnyalásuk.

A repülők nagyszerű szelleme azonban töretlenül élt tovább. Még felemásan járt a pesti polgár, még huszárbekecsben lépdelt a gyalogos és ulánusbarnát hordott a szanitéc, de a Rákos ősi mezején már seregszemlére gyűlt össze a gárda, hogy megmutassa magát az ország Nagyurának. Ezerkilencszázhúsz november 7-én repülőnapot rendeztünk avval a 22 géppel, amelyet a kevesek szeretete átmentett a vészterhes idők során.

Ezen a napon az árvaságra jutott Rákos levegőjében új élet fakadt. Dörgő motoraink hirdették az életet, a reményt és feltámadást. Vájjon mit érzett Kvasz András, a rákost öreg sas és annyi társa lelke mélyén, mikor a Rákos felett a megtagadott, üldözött Hymnus fenséges akkordjai szállottak? ...

Éledt a remény, nőtt a gárda s gyarapodtak neveltjeink. Mire azonban magasabbra repülhetett volna a magyar Turul, lesújtott rá a Végzet, hogy megsemmisítse utolsó reményeinket. A trianoni határozat tövig nyírta szárnyainkat s földre kényszerítette vágyakozásainkat.

Amit az entente végzett velünk, az repülésünk történetének mindenkor leggyászosabb időszaka lesz. Barbár kezek estek gépeinknek s könyörtelenül semmisítették meg azt, ami még megmaradt. Zuhogott a kalapács, sercegett a fűrész s tollanként szedte szét egykor izmos szárnyainkat.

Egész munkát végeztek, Mire a bizottságok eltávoz-

tak, a halott madár tetemét kis faládába tehették. Sírjára nem jutott kereszt, — a keskeny kopjafán elfért a felírás: — Fuit... volt!

Ez a rombolás aztán most már valóban eggyé kovácsolta a lelkeket. Ha akadt volna még valaki közülünk, aki elvesztette volna hitét, — most magára talált! Felülkerekedett a dac, fellángolt a csakezértis! És mégis repülünk, ha minden ellenünk esküszik is. Mindenütt ellenség les reánk, spionok vesznek körül, de rabságunkba nem nyugszunk belé soha!

Tudtuk, hogy küzdelmes, nehéz napok elé nézünk. Semmiből kell megint mindent teremtenünk. Nem lesz anyagunk, nem lesznek eszközeink s mégis építenünk, alkotnunk kell. Ha kell, éjt nappallá teszünk s szájunktól vonjuk el a falatot, de dolgozni fogunk s teremtünk) hogy az újabb nemzedékek útját egyengessük.

*

Csaknem negyedszázad telt el. De Hungária égboltját a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap növendékeinek tömegei s az önálló magyar légierőnek századai népesítik be. A fák sudarán, sziklafokokon egyre-másra sokasodnak a sasok fészkei s ontják az új nemzedék nagyszerű neveltjeit.

Most már tudjuk, hogy munkánk nem volt hiábavaló!

Budapest, 1943. február havában.

TALÁLKA A HÍD ALATT.
(1919.)

Az égen apró felhőfoszlányok úsztak. Magas ködfátyol takarta el a napot s opálos színbe vonta a Duna méltósággal hömpölygő hullámait. A nagy víz most magasan áll, — a felső rakpartok peremét nyaldossa a lassan húzódó zöldár. Maholnap itt a húsvét, apraja-nagyja nyuszival álmodik előre. Ki tudja, mit hoz az ünnep? Ilyenkor tojást illik adni, — idén talán csak vitrinből varázsolódnak elő gyengéd kezek készítményei...

Kommün van és a szociális termelésből már annyi bőség fakadt, hogy a mélyponton alul szállítottuk le igényeinket. Lemondtunk tojásról és mindenről, ami tartozéka volt mindennapi életünknek. De lemondtunk a megszokott húsvéti locsolás örömeiről is, pedig — haj de vár valaki odafenn az öreg vár bástyái alatt s bizony nem bocsátaná meg a marxi talmudistáknak, hogy elszocializálták az élet apró, de nélkülözhetetlen örömeit...

Mindenesetre ünnep van... Tenni kéne valamit. Hetek óta raboskodunk az albertfalvai hangárok mélyén s csak lopva nézzük az eget...

Elég volt a semmitevésből! Ma valami „rendes" dolgot csinálunk. — Mit? Majd elvá,lik. Tombolnak bennünk az erők!...

Futva értem a Dunapartra. Villamosnak se híre, se hamva. Egy Krisztinából jövő kocsin fürtökben lógnak az

berek. Vigasztalan eset. Márpedig nekem Mátyásföldre kell jutnom. Tétován nézek körül, — ebben a pillanatban, mint a rémregényekben áll: „egy kéz nehezedett vállaimra” s hatalmas búr kalap takarja el szemem elől kilátást.

— Jöjjön velem! — parancsolja egy fátyolos mély hang.

Halló — dobban meg szívem az örömtől — hiszen ez Aszalai Te Karcsi, az ég küldött — vigyél ki a hangárba gyorsan, mert repülnöm kell.

Hát gyere, én is odamegyek. Csak aztán kapaszkodj jól, mert már van utasom és szűken lesztek ketten...

Egy perccel később a Kaszalától megszokott rohanással száguldunk motorkerékpáron Mátyásföld felé. Mire megérkezünk, már nem érzem, hogy ülök s a sártányó laposra süllyedt alattam. A MÁG hangár kapujában Kasza Sándort találom. A Mackensen hadseregtől visszahagyott nagyszerű Fokker D. VII.-jét állítják éppen sartra.

— Hova készülsz Sándor? — fordulok a mindig nevetőszemű légi akrobatához, aki 10 légigyőzelemmel került a háború végefelé az élen lévők közzé. A legnagyobb magyar vadászrepülő és „a hősök hősének”, ittebei Kiss Józsefnek rajtársa volt s ott volt tragikus bukásánál is.

A bricsesznadrágos kis pilóta szeplős arca felragyog:

— Elmegyek egy kicsit csavarogni, mert megöl az unalom. Nem jössz?

— Jövök én, de mennyire jövök. — Te, a Dunapartra kellene kicsit menni, — régen nem csináltunk cirkuszt... tudod, egy kis sturcot, megkavarni kicsit a levegőt, —- most lehet, jó idő van!

Kasza nevető szemei huncutul pislognak. Halk, dünnyögő hangján csak ennyit mond:

— Jó, hát csak gyere. A hidaknál majd találkozunk.

Mire átrepülök Kőbánya felett, Kaszala már csak apró pont a főváros füstös levegőjében. A Ferenc József-hídnál érek ki a Dunára s a pesti rakpart mentén repülök felfelé... Valami nagyon szépet, nagyon hatásosat kellene mutatni... looping? — áh, az nem olyan hatásos és alacsonyan még sem tanácsos .,.

.. .Egy sötét árny csap felém oldalról s Kasza Fokkerja vág az égnek, ahogy felrántja mellettem a terepszínű kockákkal tarkázott gépet. Ahá, ez nagyszerű lesz! Egy kis vadászatot rendezünk, — ilyent még úgy sem láttak a pesti Dunaparton. — Belehúzok a magassági kormányba s igyekszem Kasza után. De lendülete nagyobb volt s nem érek nyomába. Megvárom, míg megint felém buktatja gépét, akkor azonnal hátat mutatok neki s jelzem, hogy menekülök előle. Megérti s éles fordulóval követi mozdulataimat.

Három-négy erőszakos kanyarral — milyen pompásan fekszenek ezek a gépek közelharc fordulóban! — másodpercek alatt leadtuk magasságunkat s már a Gellérthegy magasságában forgolódunk. A partokon emberek sétálnak, mindig többen és többen. A Vámház körül egy villamos megtorpant, a többi libasorban áll le megette. Bennünket bámul a vezető elvtárs, de a közönség is, mert fekete gyűrűk képződnek a kocsik utasaiból. Az arcok felénk fordulnak, sokan integetnek. Fejük felett kergetőzünk, egy-egy pillanatban a Vámház palotát, aztán a szovjetháznak kinevezett Hungáriát ugorjuk át.

Kasza elemében van. Talán egy kicsit túlságosan is éli bele magát a légiharcba, mert úgy ront rám, mintha le akarna sodorni. A Fokkerek folyton 200 km.-en felüli sebességgel hasítják a levegőt, — most az Erzsébet-híd felett suhanunk át, a következő pillanatban az akadémia

felett vágom a túldöntött fordulót, hogy kikerüljek Kasza géppuskáinak képzelt tűzpásztájából. Szüntelen nyakamon van, szinte hallom a sorozatokat és a golyók jajgató fütyülését.

No, most már kezd túlzásba menni a dolog. A Gellért szikláinak rohantunk neki, mindketten úgy rántva fel a gépet, hogy csaknem súroltuk a Citadella omladékos falait. Már nem nézünk fordulatszámot, sebességet, szó szoros értelemben vagdossuk a gépet és hajszálra kerüljük el az összeütközést. Jó lenne már befejezni, de Kasza nem tágít... szinte látom, ahogy mormogja magában: – nem menekülsz, még egy szériát kapsz, aztán letűnsz ... Itt lóg ki fejjel a gép jobb peremén, szeme hunyorogva ered az irányzék fonalkeresztjébe s míg árnyékként követi kitérésem minden mozdulatát, ujjai görcsösen préselődnek a billentyűkre... Milyen jó, hogy nem húzattunk hevedereket a fegyverekbe, mert a küzdelem hevén már régen megszaggattuk volna egymást a magyar virtus nagyobb dicsőségére...

De most már igazán elég. Hiszen úgy lihegünk, mintha hegynek futottunk volna. Ez a bolond most már nem áll meg, hát majd én megyek át támadásba. Jobbra rántom a Fokkert, de ez csak csel, mert utána teljes erővel ellenfordulóba dobom és hasra húzom a kormányt. Sivító Immelmann-fordulóba ágaskodik a gép, — oldalt kapok pillantásommal, hogy Kasza helyzetét lássam. — Hej !... torony!... híd ... Turul!... Egy villanás és szárnyvégen állva, hajszálra húzok át — a Ferenc József-híd két oszlopán álló fekete Turulmadár között!...

Huh, de melegem van… el, el innen! Tisztára megőrültünk és itt zúzzuk magunkat halálra a feketére népesedett korzó ezreinek szemeláttára. S Kasza, ez a megbokrosodott bikaviador ide is nyomon követett s ott villant

át ugyanolyan fordulóból az oszlopok között, mint előbb jómagam.

Nekem elég volt. Ráereszkedem a Dunára, ott a víz szintjén majd ő sem táncolhat körül, de főleg nem bújhat alám, hogy előttem rántva fel gépét, teleköpjön motorának olajával. Lefojtom motoromat s két méterre a víz felett suhanva gyönyörködöm a csillogó felület apró hullámgyűrűinek fodrozódásában.

De Kasza ide is követ. Nem sajnálja motorját, teligázzal húz el mellettem, talán egy méterrel még közelebb a víz színéhez, — szinte a vízen siklani látszik. De jön a híd... hová megy ez a spanyol? ... már fel kellene rántania ... csak megy tovább ... Ne bolondozz!... — szeretnék odakiáltani, — magas a vízállás, nincs hely a híd íve s a víz között... De már alatta van!... Egy pillanatra eltűnik, s mire felhúzva gépemet, a hídon átemelkedem, Kaszát égnek futó íven látom gyertyaként meredni a magasba, ahol hirtelen hátára fordul s alig pár méterre a híd felett befejezett loopingból repül tovább a Margit-híd felé.

Hát ennek tisztára elment az esze. És most ilyen pácban hagy. A partokon ezrek nézik eszeveszett játékunkat, s látták Kasza bravúros alárepülését. Ha most nem csinálom utána, örökre vége a „rönoménak".

Azért se lesz vége. Még utána pillantok, amint szinte a vizet szántva bújik el a híd budai íveinek egyike alatt, aztán gyors fordulattal veszek irányt a Lánchídnak s ereszkedem a víz fölé.

Ahogy rohan felém a Lánc-híd íve, úgytetszik, mintha ugyanolyan gyorsasággal süllyedne is. ösztönszerűleg nyomom lejjebb a gépet... már szinte a vizet súrolom... Pedig vigyázat, mert a legkisebb érintés fejjel ránt előre s buktat a víz alá ...

A híd egyszerre ellaposodik. Feketeség borul rám,

érzem, mint nyom a víz tükrére... Óriási dörrenéssel visszhangzik a motor morajlása, amint a híd visszaveri a kipuffogók robaját s ebben a tört másodpercben tisztára az az érzésem, hogy a vastraverzekbe ütköztem. De már túl is vagyok s csak a képzeletszülte pörölycsapás kábulatát érzem halántékomon,

Mindez másodpercekig tart csupán. Itt az Erzsébet-híd! Haha — ez egészen egyszerű. Gyönyörű ívben magasodik a Duna fölé a világ legszebb hídja s jó két-két méter marad még alattam, felettem, mikor elsuhanok karcsú íve alatt.

Nincs tűnődésre idő, — most már menjen a játék. Kasza megint elém kerül s dühösen fenyeget egy csónakot, amely a víz sodrára átlózva igyekszik a pesti oldal felé. Miatta ki kellett emelkednie pontos színttartásából s csak az erzsébethídi ív magasságának köszönhette, hogy sikerült simán átjutnia. A Ferenc József-híd íve szinte a vizén lebegni látszik, — hajszálra suhan el alatta a sötétkockás madár. Egy pillanatra az az érzésem, hogy ide már nem követem duhaj pajtásomat, de megint csak a hiúság győz... Egy kicsit összeszorítom fogaimat, — egy pár pillanatra kihagy egy szívdobbanás... aztán ezen is túl vagyunk.

Kasza tovább gurul a víz felszínén, — csak nem próbálkozik az összekötő híddal is? ... Ide már nem megyek utána, — jobb lesz most már hazamenni. De hopp, hát mutassuk meg magunkat egy kicsit a nagyérdemű közönségnek is, felemelt karral, mint a gladiátorok... Ave plebs... morituri te salutant! s fogadjuk a tetszésnyilvánítást. Arassuk le az isteni nép kegyének fenséges megnyilatkozását, — a clownoknak taps jár és elismerés.

A vámháznál mégegyszer ráülök a pesti Dunapartra. Lefojtott motorral, „lassan" repülök a rakpart szegélye felett s derűs hangulatban nézem a valóban lelkesen inte-

gető, hullámzó tömeget. Ez a rengeteg ember az alatt a félóra alatt szállta meg a dunapartot, mialatt mi „előadásunkat" repültük az ő szórakoztatásukra.

A hidak miatt előre kell figyelnem, pedig szeretném közelről megnézni azt a kis csoportot, amely a „szovjetház" tetőterrasszáról fenyegetőzik. No lám, hiszen ezek fekete bőrkabátos terrorpubik ... Vörösszalagos bolsisapka elmaradhatatlan entente szíj, revolvertáska s az övben két kézigránát. — Ja, hát hol marad az ágyú és az aknavető? ... teljesebb lenne az arzenál, amellyel talán azért szerelik fel magukat a derék legények, hogy a zsebkéssel, körömráspollyal és egyéb öldöklő szerszámokkal ellátott gaz ellenforradalmárokkal szemben kellő biztonsággal léphessenek fel... De mit fenyegettek eszemadta? Nem látjátok, mekkora vörös csillag ragyog rátok a szárnyak alól? Hova lett az elvtársi hűség? ...

Nevetni tudnék — legalább is addig, amíg én vagyok az úr. Korlátlan hatalmam addig tart, míg Mátyásföldön, vagy Albertfalván földet nem érek. Ott igyekszem majd kellő komolysággal jelenteni a motor bejáratása céljából végrehajtott repülés eredményét. Csak nem vár már a politikai biztos zord ábrázata, hogy a szovjetház telefonüzenetére fejemre olvassa hallatlan vétkemet, miszerint a győztes proletariátus vagyonát könnyelműen kockáztattam? ...

Két ízben húzunk végig Kaszával a rakpartok felett, egymással ellentétes irányban, de jóval a partot szegélyező paloták felső emelete alatt. A budai Lánchídfőnél egy milimári rostokol, s míg életepárja a ló zabláját fogja, hogy a motorzajtól nyugtalankodó állat a Dunának ne szaladjon, nénémasszony lepedőnagyságú batyukendővel integet.

No, elég volt a hancúrozásból.

Most aztán gyorsan haza! Haza, mert úgy látom kékbe melegedett a motorom... vagy csak az én szemem karikázik? .,. Borzalmas, milyen éhes vagyok. A csavar forog, a motor morog, a gyomrom korog... a „levegő királya" ebben a pillanatban egész havi gázsiját adná egy jó ebédért... talán egy darab füstölt szalonnáért, vagy egy — tojásrántottáért!... Micsoda álomképeket hajszol az ember, — maga elé idézi a boldog békevilág életviszonyait, mikor a gazda pénteken belenézett a bugyellárisába, aztán megcsóválta a fejét: — ejnye no, még csak a múlt héten váltottam egy hatost és már csak itt-ott van belőle valami... Most tele a zsebem egyoldalon nyomott, jó „prolisalátával", fehér 200 koronással, de ha szakajtónyi lenne belőle, sem vehetnék érte mást, mint gerstlit.

Persze-persze, mert nem váltottam be „kékre". Csak a kékpénznek, az átkozott burzsujvilág kapitalisztikus eszközének van most is becsülete, de főleg keletje. Az öntudatos proletár is csak kékpénzért hajlandó adni valamit a rekvirált készletekből, legfeljebb megmagyarázza, hogy azért adja kékért, hogy az az átkos papiros mielőbb kikerüljön a forgalomból... Milyen nagy lélek is a köztársaságok felvilágosult neveltje. Ládafiába gyűjti a gyűlölt bankót, hogy ne károsítsa a proletár hazát, mert ki tudja ... talán egyszer rosszra fordul Szamuelliék ügye s ha lehanyatlott a vörös csillag az égről, ki lehet nyitni a ládafiát... mert élni csak akkor is kell, nemdebár?

Néhány perc múlva félgázzal gurulok a hangárok felé. Kasza már élénken vitáz a politikai megbízottal. S feledve minden izgalom.

Ki tudja, hogy percekkel előbb hajszálon függött két szeleburdi élete!...

KÖZEL AZ ISTENHEZ.
(1919)

Ha egy-egy verőfényes napon, mikor olyan kék volt az ég, mint a Karmeliták templomának freskóján a Mennybemenetel, a Csatárka dűlőn hanyattfekve, a gyermekkor boldog öntudatlanságával belebámultam a nagy végtelenbe, egy idő után úgy elkápráztatott a feneketlen távlatok mélysége, hogy lehunytam szemeimet, mert az az érzésem támadt, hogy paránnyá törpültem ... Olyan semmivé, hogy gondolattal sem értem el a titokzatos régiók határát — a Végtelenséget.

Ki tudja, mi hajtott már akkor a magasságok felé, talán az a bűvölet, amely akkor lett úrrá rajtam, amikor először néztem alá a Triglav pallósszabta meredélyén, két és félezer méter függőleges távlatába ...

Most 4000 méteren járok. Kristálytiszta a levegő s dermesztő a hideg. Különös, hogy éppen karácsony előtt jöttem arra a gondolatra, hogy megostromoljam vágyaim netovábbját, a hatezren felüli magasságot. Alant minden fehér, a vakítóan tűző nap sugarai csillogva verődnek vissza a környező hegyek ormáról. Minden sugárzik köröttem, minden ragyog s felettem az ég olyan mély kék, mint az Adria a dalmát partok öbleiben. Tegnap hatalmas északnyugati szél söpörte el a sok rétegben úszkáló nimbuszokat, füstöt, kormot, a fővárost jellemző csúf szürke piszokréteget, hogy most szinte valószínűtlen tisztaságban csillogtassa szűzi levegőpalástját.

Ez az álommadár, mely olyan hihetetlen könnyedséggel és gyorsasággal emel a felsőbb rétegekbe, pár hónap előtt még a Nemere felett, a Mackensen hadsereg légi [ra]Jában vadászta le a Kárpátokon át igyekvő szarkákat,

hogy aztán az árulással végrehajtott országvesztés során, mint „Károlyi-préda” kerüljön a Háry-család oltalma alá. Most örülök a pompás Fokker D. VII.-nek, amelyhez hasonló tökéletes gép nem volt kezemben soha. Alig negyed órája hagytam el a mátyásföldi gyár repülőterét s már 5000-hez közeledem. Az első 1000-re két és negyedperc alatt kapaszkodott fel a nagyszerű madár; 2000-re további 3 perc alatt jutott fel. A harmadik ezer határát 8 percen belül érte el, négyezerre 12 perc után érkeztem, s most a repülés 17-ik percében a magasságmérő tűje már csak három rovátkával van az 5000-es alatt.

Ötezer méter! Emlékek rohannak meg. Látom a „Cirkuszt” a Háry-század ötös raját, amint a Piave-t ellenőrzi végig a szokásos légizár keretében ... Ujváry-Risztics-Hefty-Udvardy-Takács...

— Vigyázat! — Sopwith! — A varázsigére fej-fej mellett, egymás hegyén-hátán startol el a kvintett a kőszirtes repülőtérről, hogy a Daimlerek végsőkig kihasznált erejével egyhuzamban emelkedjenek 5000 méterre, ahonnan a Jimmy is jobban szemmeltartható. A vadászat után megint ugyanúgy le, hogy repedjen a dobhártya s sakálok módjára ordítsunk egymásnak, míg azt hiszszük, hogy a másik lett süket, mert saját hangunkat sem halljuk... így szoktunk a „magaslati levegőhöz”, — végül már nem izgatott a feneketlen mélység. Sőt, itt voltunk igazán elemünkben. A kommün apostolai ugyan kevesebb bizalommal nézik szabad mozgásunkat, ezúttal azonban nem akadályoztak meg s elegendő volt a motoromon eszközölt gyertyacserét felhoznom, hogy elmehessek egy kis „próbarepülésre”.

Valami azt súgja, hogy a nagy kékpalást ma nagy ígéretet rejt. — Kitárult felettem a Menny hívogató végtelenje, hogy megkíséreljem eddig elérhetetlen régiókban

jutni el. Mercedes motorom 260 lóereje még könnyedén emel, s a levegőszabályozás — ha a ritkább légtérben fordulatszámom csökkenni kezdene — átsegít minden nehézségen.

Kissé lassabban, de szabályosan halad felfelé a magasságmérő tűje. A hideg metszőn éri arcomat s még a lárva alatt is érzem kegyetlen csípését. Kesztyűmön belül olajpapirosból készült ujjast hordok, de körmeim alatt már bizsergést érzek s vastag, prémmel bélelt bőrruhámban is meg-megborzongok. A hűtőre szerelt hőmérő piros csíkja mutatja, hogy a Mercedesnek sincs melege, — a megszokott 70 fok helyett alig 40 fok a hűtő víz hőmérséklete.

Lassan keringenek a főváros felett. Hol azt hiszem, a Belváros van alattam, hol meg az újpesti hidat sejtem törzsem hosszában elvonulni. De ebben a magasságban már nehéz pontos vetületet találni, — alapjában egész Pestet szárnyaim takarják. A tiszta légben fantasztikus távolságokat tudok áttekinteni. Dél felé, a Dunán végigsikló tekintetem, kézzel elérhető távolságban suhan át a Csepel sziget alsó csúcsán, onnan tovább, a hatalmas folyó mindjobban vékonyodó szalagján ... Ott, ott a paksi nagy kanyar s egy kis megerőltetéssel Szekszárdot érzékelem, — aztán az Alföld lapálya összeolvad a láthatárral.

A magasságmérőre pillantok — 5800 méter. Tehát 100 méterrel haladtam már túl a háború alatti legnagyobb magasságomat. Egy kis izgalom fog el. — Most kezdődik a hajsza a régen vágyott magasságért!

A hideg mindjobban érezhető, ördögbe is, miért kellett **ezt** a próbát éppen télen kísérelnem meg, mikor elmúlásomkor is már csak előmelegítéssel volt hajlandó a Mercedes megindulni s két ízben is forró vízzel kellett ^tónatölteni a hűtőt, míg a kellő fordulatszámot elér-

tern ... No, most már mindegy. Ilyen alkalmat nem mulasztok el. Meg aztán egy kicsit magával ragadott már a rekordláz is s egy kis kíváncsiság, meddig bírja motorom.

Hm ... khm... mintha a hevedereket kicsit szorosra vették volna, talán nyomja a mellemet? ... Kissé nehezebben lélegzem, — a tüdőm nem telik olyan jól, mint eddig. Nagyokat kell szippantanom s sajnálom, hogy az orrvédőszita olyan sűrű szövésű ... Talán az akadályoz a szabad lélegzésben? ... Na persze, hiszen egy kicsit eltávolodtam a sártekétől...

Éppen most értem el a 6000 métert. Nagyszerű! Egy kis büszkeséget érzek. Megdicsérem Fokkeremet s a Mercedest. Lám, milyen jó volt a németeknek, akik a háború utolsó éveiben már evvel a nagyszerű madárral harcoltak a Sopwithok és Spadok ellen... A mi Albatros D. III. gépeink nem emeltek 5500-on felül, — a Daimlerek megbokrosodtak s vízszintbe hajtották az emelkedési görbe szépen ívelő vonalát. De a D. VII. még emel, a Mercedes simán fut, csak — mintha morgása keményebb, — hangja élesebb lenne... Olyan, mint mikor bemelegítés előtt még hidegen jár. Behajolok az ülésperemen, s megnézem a termométert. Alig hiszek a szememnek — 32 fok nulla alatt!

Most már úgy érzem, hogy harap a hideg. A hűtővíz 32 fok, a fordulatszám erősen csökken. Utánanyomom, abban a feltevésben, hogy nézdegélődés közben túlhúztam a gépet, erre viszont megáll az emelkedés. — Ahá! Közeledünk a csúcsmagassághoz.

Beállítom a levegőszabályozó karját s a motor egyszerre megelevenedik. Csaknem 100 fordulatszámmal növekszik forgási sebessége s a gép tovább emelkedik.

Nagyon fázom. A didergés lassan állandósul. Néha összevacognak a fogaim is, s mintha magasbatörő vágyaim

is csökkennének... De azért sem adom fel! Hatezernégyszázon áll a mutató s lassan bár, de tovább emelkedünk.

A magasság növekedésével azonban furcsa érzéseim támadnak. Előbb egy kis fáradtságérzés kerülget, aztán, hogy fordulni akarok, lábaim elmosódnak meg s a Fokker sehogysem akar szótfogadni. Ej, no hát csak van annyi energiám, hogy északnak irányítsam a gépet, mikor már Csepel felett lebegek? ... Persze lebegek, hiszen úgy tűnik, mintha megállt volna alattam ez a nagy metropolis s én kötött ballon módjára egy helyben vesztegelnék.

Lassan mégis sikerül visszafordulnom s tűnődve gondolkodom, vájjon miért megy minden olyan lassan, olyan nehezen.... Hiszen negyedórával előbb még loopingot akartam csinálni s most úgy érzem, mintha elhaltak volna a karjaim. Igen, ez a magasság miatt lesz s innen a lassú gondolatfűzés, a tűnődés, a fáradtság, ami nem is csoda, hiszen már úgy zihálok, mintha kilométert futottam volna egyhuzamban. És talán a dobhártyám is elfásult, mert nem hallom a motor berregését olyan keményen s eltart egy ideig, míg biztosan meg tudom állapítani, hogy 6500-on vagyok.

Egy kis futó melegség szalad át fejemen s utána néhány tűnő kék-karika gurul át szemeim előtt, — csak úgy hevenyén, mintha gyermekek labdákat hajítanának elém és a szívem adja tudtul, hogy — van! Egy kis nyomás a halántékon, dehát ezek apró kellemetlenségek, amelyek egyáltalán nem fognak megállítani.

— Nem, azért sem! Úgy sem leszek rosszul, mint ahogy léghajósok korábbi leírásaiban olvasható ... Charlie Lemartin eszméletlenül fekszik s ekkor Avray fogai közé veszi a szakítózsinórt, hogy ha eszméletét veszti, megnyissa a szelepet. Ujjai elkékültek, orrán keresztül lassan szivárog a vér.

Ah, micsoda ostobaság ... hol vagyok még az ájulástól! ... Azért is csak feljebb.. Hm.. Hhm ... Persze, a hideg dermeszt meg ennyire. — Beakarok hajolni az ülésbe, hogy figyeljem a magasságmérőt... Nagyszerű, nagyszerű!... Túlhaladtam a 6600 métert, a mutató közelebb áll a 6700-hoz és még megyünk feljebb...

Egészen messze észak felé fehér hegyek csillognak. Jéghegyek... A kék tengeren úsznak, fordítva... a tenger fent, a jéghegyek alul... Mi ez? Északon jéghegyek? ... Oh te buta, hiszen Pest felett vagy és azok a hegyek a — Magas Tátra!

Lehet? ... Hogyne lehetne ... Jobbról a Gerlachfalvi, aztán a Koncista, az Oszterva ... Kriván ... Idáig érzem a borzalmas hideget, amit a szél hoz felém...

6800 méter... Mi bújt ebbe a magasságmérőbe, miért táncol a mutatója? Isten tudja hol sétál, vagy — áll? Ejnye, ejnye már megint a karikák... sárgák és halványpirosak ... de kékek és zöldek is. Hm ... khm ... Nem kapok már levegőt... Le kellene venni a maszkomat ... le fogom venni... No, vedd le már... no, rajta, hát emeld le az álarcot... jaj, de lusta vagy és milyen gyenge és hogy zúg a fülemben .. zszszszszszsz .. zszszszszszszsz ... a mutató... izé 680 ... dehogy 680.000 ... nem lehet... egy nulla ... sok nulla ... kiszámítom, — ezer, kétezer, háromezer, négyezer, ötezer, hatezer — mindjárt 7000 ...

Most elég, Lemegyek... le... me... gyek... Elveszem a gázt és lemegyek, ott van levegő ... zszszszszsz ...

Tisztába vagyok vele, hogy ki kell csak nyújtanom jobbomat és visszahúzni a gáz-emeltyűt. De egy darabig küzködöm, míg akaraterőm a szándékot tettre váltja át. Az erősen ritka levegőben amúgy sem tartaná motorom fordulatszámát tovább, az utolsó négyszázat már közel

10 percen át gyűjtöttem s alig hinném, hogy a Fokker 8000 fölé menne. Talán oxigéntömlővel, mesterséges légzéssel bírnám tovább, de most készségem kimerült.

A gáz visszavételére a Fokker alól egyszerre kimaradt a levegő. Nagy áteséssel igyekszik fejre, hogy siklási sebességre jöjjön. Bizonyára nem nyomtam előre, mielőtt lezártam volna a motort s még jó, hogy nem oldalvást csúsztam le. A magasságmérő tűje rohamosan esik s mind könnyebbé válik a lélegzés is.

Három perc alatt 1000 métert vesztek, de igyekszem le, mert ösztönösen érzem, hogy a leszálláshoz nem lesz erőm. Véletlenül a hűtő hőmérőjére esik pillantásom, — most már csak 30 fokot mutat. S a magasság gyorsan fogy. Időnként gázfröccsel forgatom meg a motort, hogy melegen maradjon.

Négyezer méter, — megint mélyen és teli tüdővel lélegzem. Közvetlen alattam áttetsző gomoly ok hengergetcznek, — kumulusz képződés. Belejük merülök. — Egy kicsit elszürkül a táj s hópelyhek húznak velem szemben nagy sebességgel. Az az érzésem, valami fehérlik ölemben. Homlokomra tolom szemüvegemet s nagy meglepetésemre bőrkabátom öblén valóban hó ül.

Ettől a pár szemtől? De nini, már megint világos minden, nyoma sincs a felhőnek s a hó még egyre hullik ölembe. No, lám, saját lélegzésem forró párái csapódnak le a maszkom előtt s hullanak hó alakjában alá. Visszatartom néhány pillanatig lélegzetemet — semmi. Megint kilehelek — hulldogálnak a fehér pihék...

Csak néhány perc a játék, — a két erősen eltérő hőmérsékletű levegőréteg kiegyenlítődése megszünteti a sajátos jelenséget.

A láthatár mindinkább emelkedik, — mögéje buktak a Tátra ormai is. Ferdén alattam futnak a Keleti pálya-

udvar mellől a vicinális sínpárjai Mátyásföld felé s már látom a repülőtér hangárjait. Kétezren gázt adok s percekig melegítem köhécselő motoromat. A hűtő hőmérséklete ugyan közben egészen 25 fokig szállt le, most azonban gyorsan emelkedik s nemsokára kifogástalan lágysággal zümmög a Mercedes megint.

Öt percig körözöm Mátyásföld felett, csak aztán szállok le. Furcsa érzés ez így földközelben, a nagy magasságok után. Kilebegésnél egy kicsit átejtem ugyan a gépet, de a futószerkezet állja.

Begurulásnál senki sem „fogad"', — nincsen ováció, csak én tudom, hogy olyan magasságban voltam, mint eddig magyar pilóta soha. Nagyokat lélegzem s szenvedélyesen szívom egyetlen cigarettámat. Hónapok óta „gyenge albán" csikarja mellünkből a tüdőt s szemünkből a könnyet — a népköztársaság emlékezetére... De ez a bécsi Export Sport, amellyel tegnap az olasz misszió attaséja kínált meg, kárpótlás mindenért.

Valaki oldalról hozzám hajol, — motorszerelőnk. Azt hiszem fülembe akar kiáltani, de csak orrát dugja cigarettám füstjébe:

— Jaj, hagyja legalább szagolni!...

Hirtelen odanyújtom a cigarettavéget. A fiú boldogan szippant belőle, aztán visszanyújtja. Nevetve hárítom el:

— Nem, ez most nem volt „mutyiba". — Megyek már. Isten vele!

Egy kicsit bizonytalan a járás... de nagyon megelégedetten indulok hazafelé.

HETEDHÉTORSZÁGON.
(1923)

Az eső egyhangú kopogással verte az ablakot. A csupasz fák ágai között fuvolázva jajdult a szél és hordta magával a lehullott sárga faleveleket.

A kandalló előtt ültem és belebámultam a parázsba. Gyors hajszában kergették egymást a gondolataim. Napok óta tépelődöm s nem találok önmagamra. Idestova negyedik hónapja már, hogy utoljára ültem gépben s érezhettem a ricinus szagát. Négy hónap óta olyan polgári életet élek, mint annyi ezer más és megfoghatatlannak tűnik fel, hogyan tartottam ki idáig. Hiába hajszolom magam a legizgalmasabbnak ígérkező börzei manipulációkba, — hiába kereskedem — mint annyi más ezer a non valeur-ök piacán, — nem érdekel semmi. Olyan távol áll mindez tőlem, mint emezektől az én aviatikám.

Azt hittem családi alapon megoldom a kérdést. Richárd bátyám alapítása a Duna Lloyd, egyre növekvő arányaival bőséges teret ad a tevékenykedésre. Buttykay Edmunddal együtt az immáron kilenc vállalatot egyesítő bank kötelékében a titkári szerepet töltöm be. Élményekben nincs hiány és ha polihisztor lennék, most boldog örömmel tallóznék a kereskedelmi élet berkeiben. Vannak emberek, akik úgy értelmezik az életet, hogy mindegy mit csinálnak, csak biztosítsa a mindennapi kenyeret. Értetlenül állok ezzel a felfogással szemben. A munka, amelybe nem viszünk lelket, mit sem ér s csak szürke robot, amelyben kuli módjára görnyedünk.

The right man on the right place — figyelmeztet az életbölcseleten alapuló angol közmondás. Minden embert a maga helyén... Mit keresek hát itt? Két hónap óta már a Duna Lloyd vállalataihoz tartozó garage vezetését

is átvettem s azt reméltem, hogy a motorok világa közelebb hoz a nélkülözött aviatikához. Egy korunk gondolatvilágába élő ifjú titánnak vajmi boldogság lett volna az én szerepem. Kocsipróbák a legkülönbözőbb típusokon, hosszú futkározások a Népliget szerpentinjein, próbautak fel a Várba, a Svábhegyre és a kilátóhoz, — de mindez csak flastrom, amely nem ír a sebre.

Mit keresek ebben az idegen világban, mikor számomra egyedüli élet a lég? Amíg a felhők útját járom, lelkemet megnyugvás tölti el s áthat a boldogság érzete. Most hosszú hónapok óta nélkülözöm a kormányt, a benzin és olaj szagát. Nincs repülés, nincs aviatikánk. Azt a Trianont már sokan megátkozták, de ha az én átkom fogna, a „béke palotája" összeomlana.

Valami nosztalgikus vágyakozás száll meg és megrohannak az emlékek. Hanyatt dőlök a nagybácsitól örökölt Richelieu-fotelben s mint egy szerelmes kisdiák — ábrándozom. Megjelenik előttem egy karcsú derekú könnyű jelenség, libbenő fehér álomkép — Albatros gépmadaram. Mohó vággyal kívánkozom puha ölébe s pillantásom megnyugszik a műszerek tábláján. Hallgatom a motor halk muzsikáját, pedig talán csak a szél dudorászik a kályha kürtőjében s illúziókat idézek, álmot kergetek. Olyan jól esik az emlékezés.

De valami hiányzik... Valami, ami után érzékem vágyódik. Látni, tapintani és megrészegedni illatától... Attól az illattól, amely mindenki számára megfoghatatlan, talán ellenszenves is, de amelynek érzetére kitágult orrcimpákkal, teli tüdővel szívom magamba az utca levegőjében úszó kékes füstöt — a ricinus szagát. Rákos .. hangárok ... és a nagy rét széltől felkorbácsolt, távolba ködlő futó homokja...

Nem, ezt nem bírom tovább! Felugrom és magamat

űző türelmetlenséggel topogok keresztül-kasul a szobában. A szekrényem előtt megállok. Szinte izgalommal nyúlok a szekrény alsó fiókjába. Könnyű vászonkabátba hajtogatva: pilótasapkám, kesztyűm, szemüvegem.

Talán mosolyognának, ha látnák, amint kiemelem. Egy szerelmes leányzó emelheti így magához imádottjának leveleit. És így hajthatja fejét a levélcsomóra, hogy magába szívja egy-egy írásos vallomás sokatmondó illatát. Teli tüdővel szívom magamba a repülőruhadarabokból kiáradó szagot, óh, dehogy — illatot... — és egy kicsit megborzongok.

Nézem a lelkemhez nőtt darabokat és szívemet összeszorítja valami kimondhatatlan szomorúság. Ki tudná megérteni, mi megy végbe most a repülés szerelmesének lelkében, mikor a kilátástalanság talán hosszú búcsúra készteti attól, amit egyedül szeret. Egyszerre azon veszem észre magam, hogy valami a torkomat is szorongatja, s hiába küzdök ellene, felkívánkozik a megilletődés. Hát valóban búcsút kell mondanom örök szerelmemnek, az aviatikának? Hát csakugyan meg kell tagadnom vágyaimat, lelkemet s az álmokat, amelyekre életemet felépítettem? Nem élhetek többé annak a hivatásnak, amelyért oly sokat áldoztam s amelyért ezután is mindent odaadnék? ...

Kezemben a drága öltözékdarabokkal, szinte magamba roskadva ülök a Richelieu-ben és birkózom meghatottságommal. Ej no, csak nem fogok elérzékenyülni? Talán felmorzsolódtak idegeim ezalatt a néhány év alatt s most nem tudok magamnak parancsolni? Ostorozom gyengeségemet, de minden hiába. S míg nagyon határozottan korholom magam s dacos magabízással próbálom érzéseimet leküzdeni, kezemfejére pottyan valami... meleg... nehéz... s feladva az ellenállást, befelé sírok.

... Olyan jó volt a megkönnyebbülés ... hiszen nem látta senki. Aztán gondosan becsomagolom megint a drága darabokat s helyére rakom. Ha élne bennem egy kis romantikára való hajlam, talán szalaggal kötöttem volna át és selyempapírba burkoltan küldtem volna nyugovóra az álmokat, a hitet és reménykedést...

Hányszor adódott már, hogy közmondások szolgáltak vigaszul. Most megint találkozom vele s talán azt mondhatnám, ahol legnagyobb a szükség, ott legközelebb a segítség.

Délben, mikor a Deák Ferenc-utcából a Gizella-térre fordultam be, a Gerbeaud előtt régi ismerőssel találkoztam. Pál András huszárkapitány közli, hogy tanácskozások folynak a polgári légiforgalom megindítására. A megbeszélések annyira előrehaladtak, hogy már a részleteket dolgozzák ki, sőt a beszerzendő gépek típusában is megállapodtak. A járatok egyelőre a Bécs—Budapest vonalon fognak közlekedni és hamarosan gondoskodniuk kell a hozzá szükséges pilótákról.

Nem tudom Boreas kegye űzte-e el a mélyenülő felhőket, vagy csak az én lelkemben derült fel a remény, de ettől a pillanattól kezdve már derűsebbnek láttam a világot.

Kimondhatatlan izgalmak között multak a várakozás napjai. Tudtam, hogy Pál András ígéretében feltétlen megbízhatok. A világháború pilótája minden bizonnyal éppúgy átérezte a lelkek vágyódását az oly soká elérhetetlen után, mint jómagam, s ügyemben nagy megértést mutatott.

És november végén végre eljött a megváltó pillanat. Aláírtam a Magyar Légiforgalmi Részvénytársasággal való szerződésemet Molnár János bajtársammal együtt, akihez harmadiknak még Risztics János csatlakozott.

Együtt volt tehát újra a hármas raj, márcsak Takács Nándor hiányzott. A világháború híres Háry vadász-szá-

zadának kipróbált erői és Grosschmid István nagyszerű vizipilótája, Ancona legendás hőse, újra egymásra találtak.

Véletlen folytán most egyszerre két malom kezdett őrölni. S én voltam benne a kő. Két urat kell egyszerre szolgálni: — szívbéli vágyam és jövőm ügyét. A Vitézi Széknek kötelezettség betartására irányuló azon sürgetése, hogy egy éven belül élettársról gondoskodjam, a határidő leteltével immáron követelőleg jelentkezett. Egy repülő átélt már nagyobb veszedelmeket is, tehát a házasság előtt sem torpantam meg. De a dátumok ütköztek, mert külföldi utazásom és a házasságkötésem előreláthatólag egyidőre esik.

Szerencsére a Felsőmagyarországot akkor még megszállva tartó csehek okvetetlenkedése egy kis késedelmet hozott, — jövendőbelim iratai nehezen voltak beszerezhetők. Viszont az amsterdami gyárral folyó tárgyalások is elhúzódtak, egy kis mesterkedéssel tehát az elutazást megelőzhette a házasságkötés. De két heti szabadság leteltével útban voltunk Amsterdam felé.

Az expedíciót Pál kapitány vezette s ahhoz Kazay Kálmán főhadnagy csatlakozott. Ebben az időben szakadt ránk az infláció, amikor már csak tízezrekben beszélhettünk. A tízezrekből napok alatt százezrek, aztán milliók lettek, de ellátásunkban nem volt hiány, s utunk zavartalanságát küldetésünk biztosította.

Amsterdamban a világhírű Fokker-művek vendégei boltunk. A Nederlandische Vliegtuigen Fabrik, a közismert Holland vendégszeretettel gondoskodott rólunk. Hollandia, amely nem élte át a világháborút és nem érezte a gazdasági élet leromlásának nyomasztó hatását, nekünk igazán a boldogság szigetét jelentette.

Az első napon — úgy tíz óra tájban ébredve — délfelé levonultunk az étterembe, reggelizni. És hozták a

reggelit. „Vadat, halat, s mi jó falat, szem-szájnak ingere”. Nem tudtam, a méteres tálcával egyensúlyozó pincér ügyességét vagy a tálcák megrakottságát csodáljam-e jobban. Mikor aztán mindent leraktak elénk s a pincér eltávozott, úgy néztünk az előttünk felsorakozott paradicsomi jókra, mint a gyermek a születésnapi asztalra, ahol álmai netovábbja, az ünnepi torta díszeleg.

Hát volt itt minden, amit utoljára csak a háború előtti időkben láttam és élvezhettem. Kávé, tea, kakaó, csokoládé félliteres öblös kannákban. Aztán vaj, tojás, sonka, felvágottak a legkülönbözőbb kiadásban, szardíniák, méz, jam-ek, gyümölcs és külön feketekávé. Itt ugyan felesleges lett volna a pincér érdeklődése, hogy mit parancsolunk; talán nem is egyezett volna a jó hollandusok felfogásával megfosztani a vendéget attól, hogy a földi javak között szabadon válogathasson.

Isten látja lelkünket, nem kívántuk Hollandia romlását. De a válogatás nem volt időhöz kötve. Szószerint vettük a néma biztatást, s először kiválogattuk azt, ami egy kiadós reggelihez szükségesnek mutatkozott. Ezután következett a kóstolgatás. Ne higgyék a hollandusok, hogy valahonnan a Balkán legsötétebb zugából látogattunk hozzájuk, s nem értékeljük az elénk rakott jók változatát. Otthagyni semmit sem lehetett. S a készletek eltüntetésében Molnár képességei az enyémeket messze felülmúlták.

Egy óra felé elkészültünk a reggelivel. Délebédre úgy sincs kilátás, mert a hollandusok diner-jére csak öt órakor kerül sor. Addig még alkalmunk lesz megéhezni.

Délután beautóztunk Amsterdamba. Az egyik Grachton felfedeztük Pálék szállását s aztán összeült a haditanács. Kitűnt, hogy egyelőre várnunk kell, mert a gyár a gépeket még nem készítette elő átadásra. Addig legjobb, ha egy kicsit körülnézünk.

A város nem nagyon vonzott. Meg aztán sejtettem is, hogy a közeli napokban még sokat rójuk utcasorát. A sajátosságokat hamar felfedeztem, s így sétáink nem voltak minden élmény híjján. A tenger szintjénél mélyebben fekvő város lakói nehéz munkával hódították el a földet a víztől, úgy, hogy minden talpalatnyi földet méltóan értékelnek. A házhelyek drágák, nem terjeszkedhetnek a térben, tehát a magasságba törekednek. A belső utcák és városrészek házsorai gyermekjáték skatulyákra emlékeztetnek.

Egy szobaszélességnyi portán négy-öt emelet áll. De a helymegtakarítás céljából még a lépcsőházat is elspórolták. A felvezető kis csigalépcsőn két ember is csak vigyázva térhet ki egymásnak, de a jól megtermetteket már megvárják a lépcső alján. A szobák ablakai viszont bízvást megfelelnek a kívánalmaknak, — rajtuk keresztül szállítják a házba a bútorokat. A tetőről úgy merednek előre a felvonó karfák, mint kisvárosainkban az ereszcsatornák. A karfa végén hatalmas csigák, s a kötelek belógnak a mansard-szoba ablakán. Ha költözés van a lakásban, a járdáról csigán átvetett kötéllel húzzák fel a legnagyobb darabokat is s a megfelelő emelet magasságban, az ablakon húzzák be. Ennek az eljárásnak a bútorszállítók a nagymesterei, — így láttam páncélszekrényt is bejuttatni egy második emeleti szoba ablakán. Természetesen nem boldogulhatnának ablakszárnyakkal, — megoldásuk észszerű és amerikaias. Az ablaktáblák keretbe ágyazott sínekben futnak s lentről feltolhatók.

Este hét óra tájban olyanná válik az utca, mintha vulkán tört volna ki, s lávájával elöntené az utcákat. Az irodaidő végeztével a házak kapujában ezrével kitóduló nők kerékpárra ülve áradnak a városba szerteszét. Micsoda tömegek karikáznak itt, — mintha egy magyar-

országi vidéki városka footballmeccsének nézőserege távozna a mérkőzésről. De nincs lárma, kiabálás, nincs rendőr és forgalmi akadály. Az ezernyi nő óramű pontosságával hajtja kerékpárját s nem akadályozza az utca forgalmát. Vélnéd, napjában van itt gázolás, de krónikájukban ez csaknem kizárt. Ekkora fegyelem mellett magától gördül az élet tovább.

A következő napok bőséges élményei teljesen lekötötték figyelmemet. Már a kora reggeli órákban kinn tanyáztam a repülőtéren, ahol szabad mozgást biztosítottak számunkra. Malonyai Arthur, a hazulról ideutazott főszerelőnk boldog izgalommal habzsolta a sok látnivalót. Engem természetesen elsősorban gépeink érdekeltek. Két hatszemélyes, utasszállító forgalmi gépe volt a gyárnak, az F. II. és F III. jelzésű magasfedelű monoplánok. Sajátságos elrendeződésű, de jól átgondolt szerkezetű gépek. Az általunk rendelt F. III. gép motorját a német BMW. gyár szállította és 210 lóerős volt. Csodálatos, hogyan bírta ez az aránylag csekély lóerő az ötszemélyes kabinnal ellátott monoplánt, amelynek a legújabb építési elvek alapján csaknem egy méter vastag szárnyai voltak. A törzs orrán a szárny kivágásában ült a pilóta s közvetlen mellette volt a motor, úgy, hogy a vezető unalmában a hengerek orra előtt vibráló szelepein zongorázhatott. Vezető és motor egymás mellett csak úgy férhettek el ,hogy a központi helyzetet mindkettőnek fel kellett áldoznia. Tehát a légcsavar sem a gép hossztengelyében, hanem attól eltolódva forgott, míg a pilóta kénytelen volt egy kicsit oldalról követni a gép repülési irányát.

Bent a kabin, az akkori idők minden komfortjával készült, Kényelmes bőrszékei mellett, a kabin sarkában, karcsú vázában virág, az ablakokat könnyű selyemfüggöny díszítette, A pilótaülés felé nem volt ablak, vagy

átjárás, — a vezető kívülről mászott fel a gép orrán és utasaival mindössze egy néhány centiméteres kis nyíláson át közlekedhetett. A benzintartályt a szárnyban rejtették el, — ott volt hely bőven.

Pár napos várakozás után hazaérkezett Glen Henry Fokker, aki Németországban egy nemzetközi konferencián Hollandiát képviselte. Mikor reggel megjelent a repülőtéren, első kérdése ez volt:

— Ja, wo sind die lieben Ungarn?

A kedves magyarok jelentkeztek. És a nagyszerű pilótával és repülőgépszerkesztővel megindult egy kiadós eszmecsere. Mi mindent tudni szerettünk volna, de ő is sokat kérdezett. Alacsony termete, kicsit kopasz szőke koponyája a másik repülőnagyságra, Udet-ra emlékeztetett. Szeretetreméltó közvetlenséggel mesélt németországi tapasztalatairól, ahol a Rhön-ben kétüléses vitorlázó géppel tartott első nemzetközi versenyen vett részt. Gépe saját szerkesztésű, kétfedelű, rácsfarkú biplán volt, amelynek kis kabinjában kereskedelmi igazgatója, Seekatz mérnök ült. A gép viszonylag nagy szárnyaival az első kísérletnél szinte tehetetlennek bizonyult, meg sem érezte a két ember súlyát és a kormányhatások elégtelennek mutatkoztak. Seekatz később maga mesélte el kalandos légi utazását, amelynek során csak Fokker ügyességén múlt, hogy ép bőrrel földre kerülhettek.

Találkozásunk napján alig vártam valami nagyobb eseményt, de Fokker határozottsága kedves meglepetést hozott. Mintha csak egy kis autóútról lenne szó, amelynek során a szomszédba ugrunk át, beinvitált bennünket az első próbára. Tudni szerette volna, milyenek a magyar pilóták vezetési képességei és ebből persze nem csinált titkot, de nagyvonalúságára jellemző, hogy nem ültetett bennünket iskolagépeinek egyikébe, hanem mindjárt leg-

újabb és legnagyobb konstrukcióját, az F. V. jelzésű egy- és kétfedelűként kombinált gépét tolatta ki. Ennek a tízszemélyre berendezett, kabinnal ellátott és 360 lóerejű Rolls-Roys motorral felszerelt pompás gépnek alsószárnya levehető volt, amikor a gép kevesebb utassal, parasolként repülhetett.

A pilótaülésből — ketten egymás mellett — remek kilátás nyílott. De bennünket, kik soha ilyen nagy gépekkel nem repültünk, a pilótaülés magassága bizony meglepett. Mintha emeleti ablakból tekintettünk volna alá, úgy ágaskodott a gép kabinorra a levegőben.

Fokker helyet foglalt a baloldali kormánynál, a jobboldalra bennünket ültetett. Molnárral felváltva végeztünk mellette ülve egy-egy felszállást, mialatt a kabinban néhány szerelő foglalt helyet. A második felszállásnál alig hagytuk el a repülőteret, hogy az apró parcellákra osztott sajátos holland vidék felett nagyobb kört repülve érjük el újra terepünket, mikor Fokker minden előzetes jelzés vagy figyelmeztető nélkül otthagyta a helyét. Bement a kabinba diskurálni.

A bizalomnak ez a jele kétségkívül hízelgő lehetett, de a hatalmas gép vezetését második felszállásra egyedül hajtani végre, egy kicsit izgalmasnak ígérkezett. De már néhány perc után meggyőződhettem róla, hogy nincs semmi veszedelem. A gép engedelmesen reagált a kormányhatásokra, s úgy tűnt fel, mintha egész életemben F. V. lett volna a kezemben. A leszállásnál külön élveztem a gép kitűnő rugózását, amely még a repülőtér apróbb göröngyeit is észrevehetetlenné tette.

Alig álltam meg, hogy a hangárhoz guruljak, mikor Fokker a kabinból előrejött:

— Ja wollen Sie mal alleine machen — ütött a vállamra kedélyesen. Aztán búcsú nélkül otthagyott. Megis-

metéltem a felszállást, amelynek során most már külön élveztem a gép nagyszerű mozgékonyságát. Úgy feküdt a fordulóban, mintha odaragasztották volna. Ha ilyen lesz az F. III. is, az az érzésem, nyert ügyünk van.

Fokker nem sokat teketóriázott. Elmagyarázta az „F. III." berendezésének rejtélyeit, amelyekről csakhamar kitűnt, hogy nem is olyan különösek. Nem izgatta a pilótát műszerek tömegével, de megvolt rajta minden, ami a gép és motor ellenőrzéséhez és vezetéséhez szükségesnek mutatkozott. Az előlülés kétségkívül még az előző géppel végzett próbák után is szokatlannak mutatkozott. Mikor beadtam a gázt és a gép magasan úszó farokkal futni kezdett, ez a kis szorongás is egyszerre eltűnt.

Mert ilyen egyszerű és becsületes gép kevés volt még a kezem alatt. Talán csak a D. VII. volt ehhez hasonlítható. Ment itt minden magától. És az elől és oldalt ülés percek alatt természetessé vált. Két felszállás után úgy repültünk Molnárral, mintha egész életünkben sem ültünk volna másban. A gép nagy méretei nem akadályoztak meg abban, hogy éppúgy ne dobáljuk fordulóba, mint a mi kis vadászgépeinket, csak természetesen nem ment olyan gyorsan, mert a hatalmas fesztávolság mellett lassú lett a „bárka".

Fokker ezután főpilótáját, Hesset mutatta be. A középtermetű és feltűnő vékony férfi külseje egyáltalán nem árulta el a berepülő pilótát, akinek háta mögött a legkülönbözőbb típusok serege állt. Vele mentünk el motorrepülésre.

Az idő szomorkás volt, alacsonyan lógtak a felhők és az eső szemetelt. Három és félórán keresztül szünet nélkül változó magasságban jártuk össze Hollandia északi részét, ki egész a tengerig. A felhők helyenként megszakadtak s a kilátás javult. Megbámultam ennek az országnak sajá-

tos földjét, az apró parcellákat, amelyeket vizes árkok, csatornák vesznek körül. A csatornákon farmotoros kis kompok, uszályok közlekedtek, egyeseken evezővel hajtott csónakokat láttam, azok egészen Velencére emlékeztettek Rend, tisztaság és a jólét sugárzott a föld minden részéből, a tanyaházakból és a településekből egyaránt. Betonozott mezei utak és az olasz strádákat is megszégyenítő országutak mindenfelé. De érthető a jólét, hiszen országukat évszázad óta mi sem pusztította s minden hollandiéra három bennszülött dolgozik a gyarmatokon.

Sohsem felejtem el, milyen sajátos volt a későbbiek folyamán egy benyomásom, amelyet ott szereztem. Ebben az időben Hágában tartózkodott Éva húgom, aki csereakció útján került nevelőszülőkhöz Hollandiába. Mikor megtudta, hogy Amsterdamban tartózkodom, a vicemamáék pompás Ford-ján eljöttek minket meglátogatni. A már átadásra kész gépek egyikével felvittem őt és vendéglátó családját egy kis légiutazásra. A hálás vicemama viszont Scheveningenbe hívott meg.

Mikor visszafelé jöttünk, az egyik csatorna partján egy pohár tejre egy parasztházba tértünk be. A ház előtt motorkerékpár állott, s a csatorna partjához kikötve jókülsejüű, beépített motoros bárka állott. A vicemama a búcsúzásnál nagy közvetlenséggel szorongatta a parasztasszony kezét. Távozásunkkor megkérdeztem:

— Ismerőse volt-e az öreg házaspár?

— Nem, — mondta Tante Mulder, — nem ismerem közelebbről, csak azt tudom, hogy nagyon-nagyon szegények.

Mégegyszer visszanéztem a háromszobás csinos házra, a saját bárkára, a fiú motorkerékpárjára s bármennyire megerőltettem szívemet, hogy Mulder asszonysággal sírjon részvétében, értetlenül bámultam a hollandi fogalmak

szerinti — szegénységet. Nálunk ezt jólétnek hívják. Boldog ez a Tante Mulder, hogy nem járt magyarországi parasztok közt. Megismerte volna a szegénységet!. ..

Kétheti amsterdami tartózkodás után hazatéréshez készülődtünk. A Fokker egybeépített hatalmas szárnyaival nem lett volna vasúton szállítható, azért elhatároztuk, hogy légi úton visszük haza. A döntés úgy szólt, hogy az első gépet én viszem át Berlinbe, úgy, hogy velem jönnek a többiek is. Onnan azután két géppel repülünk tovább. Elutazásunkat az is sürgette, hogy Németországban tetőfokára hágott a nyugtalanság. A márka rohamosan esett, s már nem is ezrekben, de milliókban számoltak az emberek. A lavina elindult, és nem volt megállás. Igyekeznünk kellett, hogy mielőbb kijussunk a kataklizmából.

Az idő azonban mind rosszabbá vált. Februárban voltunk s egész Európán ködök ültek. Gépeink közül a D. jelzésűt akartuk először átrepülni és én az idegen terepen való leszállás gyakorlására elhatároztam, hogy a Fokker gyár telepére Rotterdam mellé, Waalhaven-ba repülök. Hogy teljesen bedolgozhassam magam az új gépre, az útra nem vittem magammal senkit.

Indulásom napján valamelyest javult az idő s 5—600 méter között repültem ki a rotterdami öböl fölé. Az öbölben horgonyzó hajók sokasága a vitorlás csónakok árbocainak erdeje, mély benyomást keltettek. Közel negyed órán át köröztem az öböl felett, hogy teljesen megrögződjék lelkemben az addig csak útleírásokban közölt kép, Élénkülő szélben szálltam le Waalhaven repülőterén, ahol Fokker gyárának megbízottjai már vártak.

Majdnem egy órát tartózkodtam a gyár telepén s legalább futtában megcsodálhattam az ott folyó munkát s dicsérhettem magamban Fokker lángeszét, amellyel ezt az óriási üzemet megteremtette. A gyár egyik mérnökének

kalauzolása mellett mindent megláttam, mi nekem értékes lehetett. Látnivaló pedig akadt bőven, mert Fokkert elárasztották külföldi rendelésekkel.

Búcsúzás után beszálltam gépembe, de mindjárt észrevettem, hogy időközben megfordult a szél. A hatalmas repülőtér egész hosszában kellett volna végiggurulnom, hogy aztán szél ellenében indulhassak. Egy pillanatig haboztam, aztán megfeledkezve nemzetközi előírásokról, szabályokról, beadtam a gázt, s hátszéllel nekivágtam az óriási térségnek.

Hanem, ha azt hittem, hogy ezt bosszulatlanul tehetem, mihamarabb be kellett látnom tévedésemet. Az óriási felületű Fokker csak nem akart felemelkedni. Már régen túl voltam a repülőtér felén s még mindig vigasztalan egyformaságban száguld velem a gép a tenger felé. A repülőtér peremét lápos, sással benőtt földsáv szegélyezte, amelynek szélén elszórtan birkanyáj legelészett.

Megállni nincs lehetőség. A helyzet által szorongatva, a jól bevált, de veszélyes eljáráshoz folyamodom. Túlnyomom a már vízszintesen rohanó gépet, míg a farok magasra lendül s a gép átbukni készül. Akkor erős belehúzással szakítom el a földtől s nem engedem többé visszasüllyedni. Hajszálnyira suhanok el a riadtan rohangászó birkák felett s jól messze bent járok már a tenger fölött, mikor végre elég magasságom van ahhoz, hogy visszafordulhatok.

Schipholban már ott várt Rotterdam feljelentése. De vendégek voltunk s öt forinttal sikerült a kirótt büntetést egyenlítenem.

Ezzel a repüléssel aztán egy időre meg is rekedtünk és tétlenségre kárhoztatva barangoltam össze Hollandia nagy részét, ahol annyi látnivaló akadt. Valószínű, hogy

más körülmények között nem is jutottam volna ennyi Globetrotter élvezethez.

Itt is persze a repülés kérdései érdekeltek elsősorban. Előbb átlátogattam Soesterbergbe, ahol a jó hollandusok katonai repülőállomása van. Gépeik nagy részét már ismertem, hiszen a jámborok nem csináltak sok titkot katonai repülésük kérdéséből. Itt találkoztam össze a múlt nekem oly kedves emlékeivel, mikor éppen megérkezésem percében egy jólismert gépformára lettem figyelmessé. Svédországban gyártott osztrák Phönix körözött a repülőtér felett s bennem egyszerre százféle emlék éledt. Láttam megint az aszódi Lloyd gyárat, Minár Gyula néha egy kicsit túlhajtott műrepülgetését s emlékeztem a háború esztendejére, amikor a Phönix és az albertfalvai UCI között lezajlott összehasonlító repülések a magyar gyártmányú gép sikerét hozták meg ... Mint megtudtam, az Albatros gyár volt berepülő pilótája Sparmann honosította meg a Phőnixet Stokholmban, — az ártatlan „Möbelwagen" így a svéd hadsereg futárgépévé lépett elő.

A vicemama, De Back-né jóvoltából Sheveningenbe is eljutottam. A jó asszonyság nagyon meglepődött, mikor a meghívást lemondva, váratlanul mégis megjelentem hágai lakásukon. A holland fővárost a száguldó autó ablakából láthattam csak, de ami exotikum itt adódott, azzal másutt találkoztam már. A sheveningeni csodás tengerparti strand most kihalt és elhagyatott volt. A tenger jeges árja egyhangú mormolással csapkodta a mólókat és a parti védművek gátjait. Az idő csúnya volt, alacsony, sötét felhőtakaró borult ránk, a szél kíméletlenül dudorászott és fehér tajtékban fodrozódtak a tenger hullámai.

Nagyszerűbb napot ki sem foghattam volna. A hosszú, keskeny, egyirányú közlekedésre készült hídon keresztül igyekeztünk ki a hatalmas gloriettbe, mely a tenger mé-

lyébe süllyesztett, betonba ágyazott, óriási vasoszlopokon hordja a nyolcszögalakú „filagóriát", amely tulajdonképpen nem más, mint a tenger színe fölé épített tetőterrasz-kávéház. Most csendes volt és kihalt, mint a strand maga. Egy pápaszemes, pirospozsgás „meisje" vihogott hangosan az egyik szögletben ifjú lovagjával s két idősebb nénike szürcsölgette fázósan a Baumkuchen-nal körített teáját. Míg társaságom egy asztalhoz telepedett, én rögtön helyszíni szemlére indultam.

A gloriettet üvegfalak zárták körül és egy kis oldalajtón keresztül keskeny pallóval övezett mellvédre jutottam ki. A szél keményen járta át kabátomat s a toronymagasságokba fölcsapódó hullámok fröccseiből kijutott nekem is, de gyönyörű volt a tenger háborgása s a gloriett vasoszlopain szétforgácsolódott hullámok, millió cseppben porladtak szét, amint egyik gyűrű a másik után ostromolta a gloriett állványzatát. A szél időnként felerősödve végigrohant a tenger felett s meg-megrázta a betolakodott ember, hullámai fölé épített alkotását. Egy-egy nagyobb rengésre bentről a „meisje" viháncolása s a jó De Backné csendes kis sikolyai jutottak fülemhez, csak Éva húgom futkározott nagy elragadtatással egyik ablaktól a másikig, nem győzött betelni az elemek ostromának szépségeivel.

Ha profán ember s gourmand mester tanításainak szellemében gyomortáji élvezetek hódolója lennék, most kellően méltányolnám mindazt a nagyszerűséget, amelyben a hollandusok részesítettek. Nincs érzékem a gasztronómiai élvezetek iránt, de szívesen emlékezem vissza arra a zamatos, rózsapírban égő és fölséges illatú göngyölt sonkára, nem kevésbbé a különleges eljárással készült és ugyancsak göngyölt marhahúsra, amelynek készítési technikája ragadta meg legjobban a figyelmemet, mikor

felfedeztem, hogy egy ilyen tekercs hellyel-közzel két méter hosszan vágott pompás marhaszeletekből került felgöngyölítésre.

A Baedeker kalandozások mellett azonban kellően hódolhattam repülési kívánalmaim kielégítésének is. Nagy élményt jelentett megfigyelni azt a csodálatos munkát, amely Fokker keze alatt égett. Ez a különös ember — keveréke a feltaláló zseninek, az autodidakta mérnöknek, a képzett technikusnak és a kitűnő sportembernek, — ilyen tulajdonságok bélyegét magán viselő egyéniségével már maga is külön figyelmet érdemelt. Jellemzése azonban nem volna teljes, ha meg nem emlékeznék kitűnő kereskedői képességeiről, mert amit itt láttam, azt úgy kellett megítélnem, mint a nagy fezőrök gesztusait, mikor egyetlen kézlegyintéssel, egy szóval, vagy egy hanggal intézik uí milliós üzletek sorsát.

Mert Fokker aztán igazán nagyvonalú volt. Alkotásban, kivitelben, kísérletekben és eladásban egyaránt. Ezekben a napokban éppen a C. IX. jelzésű katonai gépének kipróbálása folyt. Ezt a 400 lóerős motorral épített hadirepülőgépet, amely az akkori kor kívánalmainak figyelembevételével a legtökéletesebb kivitelben készült, spanyol és brazíliai kiküldöttek jelenléte sürgette, mert a kiküldöttek a gép átvételére és sorozatban való építésének letárgyalására érkeztek.

Egészen elhűltem, mikor a reggelinél Hess, a gyár berepülő pilótája azt a megjegyzést kockáztatta meg, hogy a játszma sohsem volt még olyan izgalmas, mint most. Érdeklődésemre közölte, hogy a C. IX.-et eladták a spanyoloknak és brazíliaiaknak egyformán és vállalták sorozat-gyártását anélkül, hogy a gép alkalmasságáról meggyőződhettek volna. Hüledezésemet látva, aztán nevetve igyekezett megnyugtatni:

— Jó, jó, hát ha eddig nincs is kipróbálva, de ma már repülni fogunk vele s reméljük, hogy holnapra megköthetjük a megállapodást.

Délelőtt 10 órakor a megbízottak a gyár három kocsiján a repülőtérre érkeztek. A bemutatandó gépnek még se híre, se hamva. Távol állottunk az idegenek csoportjától, így meghallhattam azokat a feltűnés nélküli, de gyors utasításokat, amelyek egymást követve futottak ki a gyárba. Míg Fokker a nagy szerelő-hangár és a repülőtér berendezéseit járja végig a vendégekkel, kiérkezik ám egy különösformájú teherautó, amelyről szemmelláthatólag nyers állapotban lévő repülőgép részeit szedik le. A gyár szerelői nekiesnek a törzsnek és szárnyaknak, kcrmányrészek és felületek kerülnek ki a nagy teherautó fiókrészeiből s nem egészen félóra leforgása alatt indulásra készen áll a repülőgép.

Most Fokker új konstrukciójának részleteit magyarázza a bizottság tagjainak, azután Hess-t szólítja. Míg a spanyolok és caballeró rokonaik a gép berendezéseit vizsgálták, berakták a gépbe mindazokat a műszereket, amelyeknek segítségével a pilóta megfigyeléseit eszközölhette.

Hess aránylag rövid motorpróba után szabad jelzést ad, s nekifut a térnek. Mint a legtöbb Fokker tervezésű gép, ez is könnyen megy el a földtől, majd óvatosan emelkedik 1000 méterig, ahonnan nagy ívű körben tér vissza a repülőtér fölé. 1500 méter magasságban előbb óvatos, aztán mind gyorsabb fordulók követik egymást s olyan próbák, amelyeknek kapcsán a gép alaphelyzetéből való kimozdulása csak olyan lényegtelen volt, hogy lentről meg nem figyelhettük. Aztán Hess lejött 200 méter magasságig s rögtön ráment a mérő háromszögre.

E háromszög alakú pályán teljes gázzal, vízszintesre nyomott géppel száguldott végig, minden egyes szakaszon

pontosan mérve az időt, amelyből a gép sebessége kiszámítható. A sebességmérő repülések befejeztével teljes biztonsággal szállt le s gurult be csoportunkhoz. Rövid és halk beszélgetés után Fokker mosolyogva fordult a brazilokhoz:

— Nos uraim, a méréseredmények azok, amelyeket tegnap önöknek megadtam. A sebességben néhány kilométer javulást érhetünk még el, mindenesetre 280 kilométer óránkénti sebességgel már most is az élen vagyunk. A gépen már csak lényegtelen kis változásokat eszközlünk, a továbbiakat tehát megbeszélhetjük.

Vendégeit autóikhoz kalauzolta, s velük együtt elszáguldott. Félórával később újra megjelent a repülőtéren. Megállt a C. IX-es előtt, aztán munkatársait szólította. S most következett valami, ami szokatlanságával, egyúttal nagyvonalúságával méltán volt alkalmas arra, hogy mindnyájunkat bámulatba ejtsen.

— Also Herr Hoffmann, — kezdte a nagyszerű ember, a gyár vezető mérnökéhez fordulva — figyeljen csak ide. Hess a magassági kormányt túlérzékenynek, az oldalkormányt viszont lustának találta. A kormányfelületeken áramlásból származó rezgéseket figyeltem meg s a gép vízszintes helyzetben nem hozta ki a kívánt sebességet. A törzsből tehát itt — mutatott a farok felé s húzta ujjait végig a vezérsík előtt — félmétert levágnak; a magassági kormányt — főleg mélységében — csökkentik, a stabilot pedig növelik. Mindezeket a magyarázatokat ujjmutogatással kísérte. Széleseket kanyarított a felületeken, mintha krétával rajzolná meg az általa elképzelt peremeket, így állhat plakátja előtt a rajzoló, ki valamely kötetlen témát kíván felvázolni, s míg hátralépve vizsgálja a vonalvezetés harmóniáját, krétájával addig javítja az idomokat, míg azok elképzelését kielégítik.

De hogy ugyanezt repülőgépen lehessen végrehajtani, azt sohse hittem volna. Nem volt itt fontoskodás, végletekbe menő számítás, századmilliméterek és grammok kínosan pontos kiértékelése, ez az ember odaállt s néhány mondatával olyan mélyreható változásokat diktált mérnökeinek, hogy azokból akár egy típus születhetett volna meg.

Mikor bevégezte, egy kicsit még gondolkodott. Homlokát összeráncolta, ajkát, mint a duzzogó gyermek, összecsucsorítva elbiggyesztette, aztán munkatársaihoz fordulva csak ennyit mondott:

— Hja — verstanden?

— Verstanden, — volt az egyhangú válasz. Senki semmit nem kérdezett, úgylátszik mindenki mindent értett.

De a bámulatot keltő mozzanatok sorozata még folytatódott. Fokker elköszönt, s megindul a hangár felé. Útközben, a benzinállomásnál utántöltést végző nagy szállító kocsi mellett egy pillanatra lelassít. Ujját kalapjához böki:

— Gyorsan, gyorsan, Wynmalen. — Félóra múlva a gyárban akarom látni a gépet.

Fokker távoztával, nyolc szerelő érkezik futólépésben. Nekiesnek a gépnek s negyedóra alatt szétszerelik. Addigra már ott áll a hatalmas teherkocsi s fölrakják a gépet. A teherkocsi kifut a schipholi repülőtérről, végigmegy a Wolharding partján s vagy 500 méterre a repülőtér bejáratától, megáll a csatorna partján. Egy perccel később ügyes szerkezetű, hosszú hidat fektetnek keresztbe a part és a csatornában veszteglő farmotoros uszály között, — az autó reáfut és az uszály megáll. Alig csikordult meg a felvonó, amely a kis hidat keresztbefordítva a csatorna hosszára fektette, nagy puffogással nekiindult az

uszály, amely az átalakításra váró gépet a Wolhardingon keresztül a gyár telepére viszi.

És most jön a műszaki csoda. Két nappal később rendes szemlélődésünk során járjuk a hangárokat, mikor figyelmes leszek a jellegzetes nagy szállítókocsira, mely a csarnok elé kanyarodik. Egy perccel később gyors ütemben rakják le a két nappal előbb látott gépet. Látszólag semmi különös rajta, talán inkább mintha formára változott volna meg... Alig készültek el a szereléssel, Fokker ismét megjelenik vendégeivel. A creol arcbőrű déliek most már szemmelláthatólag felvillanyozva szállnak ki kocsijukból. Rögtön nagy izgalommal, élénk taglejtések között követik Fokkert a géphez.

Ezúttal a zseniális konstruktőr maga ül a gépbe. Tíz percnyi motorpróba után jelet ad a bakok elvételére. Gázt ad, és magasra lendülő farokkal fut neki a térnek, de ebben a pillanatban meghűl bennünk a vér. Nem figyelte irányát, vagy a gép tört ki vele, — tény, hogy az alig 70—80 méterre előttünk álló hangárnak rohant. Sem kitérésre, sem leállásra nincs idő. Mindnyájan a katasztrófa bekövetkeztét várjuk s a rémület úgy úrrá lett a lelkeken, hogy mindnyájan szinte tehetetlenül, megdermedve meredtünk a távozó gép után.

Már itt a hangár... nincs mentség. A gyengébb idegzetűekből kitör a kiáltás, — néhányan hátrafordulnak. Ebben a pillanatban magam is úgy érzem, hogy erősen összeszorított fogakkal és visszafojtott lélekzettel a végzetes összeütközést várom. Egyszerre a gép megágaskodik. Egész érthetetlen meredekséggel emelkedik a hangárok fölé, olyan közelségben, hogy farokcsúszó jávai szinte súrolja a tetőt. Mire azonban a megkönnyebülés sóhaja felszakadhatott volna, újabb rémületünkre az erőszakosan

felrántott, sebességnélküli gép leszegi fejét s ijesztő gyorsasággal átesve eltűnik a hangár mögött.

Megint a döbbenetes csend, — a zuhanás recscsenését várjuk. Ehelyett mind erősebbé váló morgás jelzi, hogy a gép még levegőben van s egy pillanattal később a C. IX-es megjelenik a hangárok mögül olyan fordulóban, mintha hanyatt akarná vágni magát. Fejünk fölött alig ötven méter magasan zúg el éktelen harsogással, utána még egy forduló s a repülőtér sarkában álló emlékoszloptól kiindulva rögtön a sebességháromszög második célvonalának vesz irányt. Sokáig követjük a mindjobban távolodó gépmadarat, amely tőlünk 5 km. távolságban lévő érintőponton fordul s előbbi repülési irányára hegyes szög alatt közeledik vissza a háromszög harmadik érintő pontja felől.

A sebességi mérések befejezésével mégegyszer lejön a térre, úgy, hogy csaknem érinti a talajt, onnan kezdi húzni felfelé a gépet, hogy emelkedési szögét és idejét meghatározhassa. Negyedórával később leszáll s a maga spártai módján, az elébe siető Hess-nek csupán ennyit mond:

— In Ordnung! — Also fliegen Sie Hess!

És a gép, amely abban az órában látta meg a napvilágot, Hess több órát kitevő alapos próbái nyomán egy héttel később légi úton indult el Villa Puerta felé, hogy katonai pilóták ellenőrző repülések alá vegyék, míg sorozatban gyártott testvérei megérkeznek.

Szép lett volna ebben a mozgalmas világban akármeddig maradni, de a lelkünk minden nappal jobban hazavágyott. Engem egész idő alatt kísértettek házaséletem első két hetének emlékei s az otthonhagyott kéthetes aszszonyka panaszkodó, kérő levelei. De legjobban űzött a vágy, hogy nagyszerű madarainkkal mielőbb otthon lehes-

sünk, ahol az első szép tavaszi napokkal meginduló légiforgalomhoz kellene gyakorlatoznunk.

Közeledtünk február végéhez s az idő csak nem javult. Gépeink a szerelőcsarnokban készen várják indulásukat. Ezen az estén váratlanul megjelent körünkben Fokker, aki repülőterének éjjeli világítását jött megszemlélni. Az érdekes útra Hess-el együtt elkísértem a nagy repülőmestert.

A Németországban gyártott félmillió gyertyafényü fényszóró hatalmas sávban nappali világosságba öltöztette a repülőteret, amelyen a katonai pilóták egyike végzett gyakorlatozó felszállásokat. Csaknem egy óra hosszat figyeltük a katonai gép repüléseit s ezalatt ugyancsak átfázhattunk. Fokker kedves közvetlenséggel invitált be a bárba, ahol előttem teljesen ismeretlen kotyvasztékokka! próbálta kísérőit bemelegíteni. Megkérdeztem tőle, hallott-e valaha a magyar pálinkáról?

— Oh igen — mosolygott, Bécsben ittam egy magyar italt, de az borzasztó volt — és megrázkódott.

— Ugyan mi lehetett — kérdeztem nevetve.

— Már nem emlékszem rá, de valami terkel, vagy terleli . . .

— Ahá — Törköly.

— Az, az — vágja rá hirtelen örömmel, hogy a névre ráismertem. Borzasztó volt. Percekig köhögtem tőle és azt hittem, hogy torkomat és a gyomromat kiégeti. Nagyon erősek lehetnek a magyarok, akik ilyen itallal megbirkóznak.

Később újból repülésre és a háborúra terelődött a szó. Érdeklődésére elmondtam, hogy első vadászgépem az ő híres kis monoplánja volt és 100 lóerős Oberursel forgómotorral kergettük az ellenfelet. Mikor meghallotta, hogy vadászrepülő voltam s háború befejeztével utolsó gépem

ismét egy Fokker, a D. VII.-es volt, egészen nekimelegedett. Nála szokatlan élénkséggel fűzte tovább a gondolatokat, hol lelkesedve, hol tréfálkozva beszélt további pályafutásáról, munkáiról.

Egyszerre minden átmenet nélkül vállamra üt:

— Nem volna kedve itt maradni? Most néhány új géppel jövök ki és nagyobb sorozatot kell belőlük készíteni, Hess nem bírja mindezt egyedül. — Szívesen látnám magát. Gondolkodjék rajta. Ha hazament és ír nekem, erre még visszatérünk.

Egészen lehangolódott, mikor közöltem, hogy két évvel ezelőtt a Vitézi Rend első száz tagja sorában avattak s az országot most el nem hagyhatom, mert csanyteleki vitézi telkemen is gazdálkodom. De én olyan természetesnek találtam a visszautasítást, hogy később sem gondolkodtam felette.

Február 24-én végre eljött a várvavárt pillanat. Előző napon vállalatunk igazgatójának kívánságára hatalmas mennyiségű mandarint, narancsot és banánt szereztünk be. Teletömtük a kabin hátsó ülése mögötti csomagtartót; de jutott belőle a székek alatt elhelyezett kofferekbe is.

Motorunkról kitűnt, hogy elég finnyás természetű. Arisztokratikus hajlamainak megfelelően külön benzol keverékkel volt csak hajlandó kifogástalanul repülni. Tudtuk, hogy a hosszú útra gépünk szárnyába beépített üzemanyagtartályunk nem elegendő, de azt is tudtuk, hogy a Németországból érkező hírek szerint ott olyan állapotok uralkodnak, amelyek mellett aligha számíthatunk üzemanyag beszerzésére. Ezért a kabinba 150 literes hordót állítottunk, telve a drága nedűvel, amelynek penetráns szaga, összekeveredve a banánok, narancsok és mandarinok illatával olyan szag egyveleget terjesztettek,

amely nem is annyira jávai, mint inkább a kínai mandarinok illatára emlékeztetett.

A jó hollandusoktól vett búcsú érzékenységét elnyomta a bennem feltörő és kellemes izgalommal vegyült kíváncsiság, hogyan fog végsőkig terhelt gépünk felemelkedni. Az induláshoz Hess is kijött s maga intézkedett a motor bemelegítéséről. Pál kapitány, Kazay főhadnagy és Molnár János helyet foglaltak a kabinban. A pilótaülés háttámláján hagyott kis nyíláson keresztül gummitömlőt nyújtották át, amelynek egyik vége a baloldalon zsineggel volt megerősítve, míg a másik vége a kabinba lógott. Ez volt a telefon, hogy a hosszú út alatt érintkezhessünk.

Az induláshoz kiválasztottam a repülőtér legnagyobb átmérőjét és egész a sarokba vonultam fel. Aztán teli gáz és hajrá! A farok aránylag könnyen felemelkedett s most hosszan hagytam a Fokkert felgyorsulni. A repülőtér közepe táján próbaképen lassan magamhoz húzom a kormányt s íme, a nagy madár elemelkedik s engedelmesen megragad a levegőben. Nézem a fordulatszámot, sebességmérőt, — minden rendben. Két hatalmas kört írunk le a repülőtér felett, Pálék az ablakon át integetnek, aztán beállok kompaszkurzusra és megindulunk — Németország felé.

A motort teljes gázzal hagyom tovább melegedni s lassú, biztos emelkedéssel megyünk egyre följebb. Utrecht fölött már 1500 méteren járunk. A levegő rendkívül párás, de fölöttünk tiszta s a párákon át az ég kékje hívogat. Lefelé viszont csak közvetlen magam alá látok s egyelőre még műszereimmel és a körülményekkel vagyok elfoglalva, így a térképet nem nagyon figyelhettem. De felesleges is, mert a kabinból Pálék, innen ülésemből pedig kompaszom irányítanak.

Lassan elhagyjuk a kis Hollandiát s Osnabrück fölött járunk. Az idő fokozatosan tisztul s nemsokára megjavul a látás is. Két órája vagyunk már a levegőben, s Pálék mind sűrűbben telefonálnak. Megértem nyugtalanságukat, hiszen ott a kabinban a benzines hordó terpeszkedik és kelleti bájait, hogy illatával megrészegítse a rabságra ítélteket. Szinte látom, mint váltogatják egymást az ablaknál, hogy egy-egy pillanatra friss levegőt szippanthassanak. De ők legalább kényelmesen ülnek s időnként kinyújtózhatnak, míg én itt ülésemhez kötve bódultan hallgatom a mellettem dolgozó motor éles dübörgését. A kipuffogó ugyan egy felfelé irányított széles csőbe torkollik, amely a hangot valamelyest elvezeti, de mellettem a szelepek kemény kelepelése éppen elegendő ahhoz, hogy lassan megsiketítsen.

Múlnak a negyedórák s messze Németország felett járunk. Olyan békés innen a táj, mintha nem is egy végéráit élő, szenvedésekben vonagló és pusztulásra ítéit nemzet sivár levegőjében járnánk. De nincsenek sehol füstölgő gyárkémények, mintha megállt volna az élet s az alant felvillanó kis fehérségek nem békés otthonok, de sírkeresztek lennének.

Lassan érzem a fáradságot, jól esne derakamat kinyújtóztatni. Pálék aggódó figyelemmel telefonálgatnak és érdeklődnek nagybecsű hogylétem felől. Hogy megnyugtassam őket, tréfás válaszokat adok, és biztosítom szorongó utasaimat, hogy minden a legnagyobb rendben van.

Már négy és fél órája vagyunk levegőben s közeledünk a birodalmi főváros felé. Berlin külvárosainál mégis megélénkül alant az élet, mintha a Metropolis magához vanzaná az összes erőket, s ott lüktetne a halódó birodalom szíve Berlin gyárnegyedeiben. Mind szélesebb

és nagyobb körben bontakozik ki a német főváros óriási kiterjedése, mely hatalmas arányaiban még innen csaknem 2000 méteres magasságokból is olyan impozáns, hogy a kis Spree valósággal szalagnak tűnik csak fel a végtelen kiterjedésű városrészek mögött.

Már csak percek hiányoznak az 5 órából, mikor feltűnik a staakeni repülőtér, hatalmas Zeppelin hangárjával, amely mint egy nagy pup a föld hátán magasodik ki a hangárok soraiból. Pálék idegessége fokozódhat, mert szinte szünet nélkül rángatódzik a gummicső, annak jeléül, hogy beszélni akarnak. Egymásután kapom az utasításokat, hol merre, hogyan forduljak, mennyi gázzal repüljek és milyen legyen a gép siklószöge. De amikor az üzenetek már úgy váltják egymást, hogy alig van időm a csövön át válaszolni, s arra is utasítást kapok, hogy milyen sebességgel siklassam be a gépet a repülőtérre, mégis úgy találom, hogy pilóta volnék és nem hárfa, hogy idegeim húrjain — mégoly művészi ihlettel is — tirádákat pengessenek, — hagyva csapot-papot, de főleg gummicsövet most már két kézre fogom a kormányt, hogy leszállásom sikeres legyen.

A Zeppelin-hangár mellől siklóm be az aránylag nem nagy repülőtérre. A sebességre való utalás eredményeként csakugyan több gázzal érkezem be a számítottnál, úgy, hogy a kitűnő és 5 órás benzin súlyától megszabadult Fokker sehogy sem akar leülni. Már a repülőtér végénél lebegek, mire végre a gép mégis leadja sebességét s földet érünk, de igyekeznem kell az elfordulással, nehogy árkonbokron túlszaladjunk.

Mindegy. Megérkeztünk. Szinte hallom a mázsás kőnek a dobbanását, amely most esett jle utasaim szívéről. Olyan dobogást is rendeznek a kabinban, hogy egy pillanatig a repülőtér egyenetlenségét szidom magamban s

már ezt is az itteni állapotok terhére írnám. Felgurulok a hangárokhoz, ahol a staakeni repülőtér parancsnoka fogad. Éppen akkor érkezik ki a repülőtérre a meteorológus professzor is, aki magas kora ellenére még mindig személyesen végzi a légköri méréseket és jó öreg D. VII,-es háborús vadászgépén naponta kétszer megy fel 5000 méterre, hogy méréseket eszközöljön.

Mire csomagjainkkal kikászálódunk és sikerül a kabin ajtaján éppen csak bepréselt benzines hordót megint kiemelni, egymásra nézünk. Ijesztő ez a csomaghalmaz, nem is beszélve a délöv gyümölcseiről, amelyek jól elrejtve, füzérekben szunnyadnak a kabin mélyén. Jő szerencse, hogy a benzol penetráns szaga alaposan áthatotta a kabint, mert a korszerű és Németországban még nem látott gépre kíváncsi németek minden részletében végigvizsgálták gépünket s ha vissza nem tartjuk őket, bizton még a podgyásztartót is megnézegetik.

Lezártuk a kabint ,és staakeni szállásunkra utaztunk. Ezen az éjszakán úgy aludtam, mintha nem is 5000 márkás szobába helyezett volna el az infláció kezdődő korszaka.

Mindannak, amit Hollandiában láttunk, hallottunk és élvezhettünk, pontosan az ellenkezőjét találtuk Németországban. A pénz értékének hanyatlása, a megindult bankóprés, az árak emelkedése, értékek zuhanása, vad börzei spekuláció, éhség, letört hangulat, nincstelenség és a munkanélküliség sivár képe mindenfelől. Ma még 10.000 márka a napi ellátmányunk, de holnap már a duplája lesz és így tovább. A pénz értéktelenedésével megindul a csereüzlet és vele a spekuláció. Senkinek sem kell a pénz. de mit is kezdjen vele, ha értéktelen papírnak bizonyul. Dolgozik a bankóprés s mikor papírral már nem bírja, kezdetét veszi a felülnyomás. Ittlétünk ötödik napján

25.000 korona a napidíjunk, ennyivel váltják be a svájci frankban megállapított napi átalányunkat.

Menekülnénk már innen, de jaj, nincs sehová. Mintha az ég is ennek a szerencsétlen országnak a sorsát siratná, ködbe borult és szünet nélkül permetez az eső. Nap-nap után lessük az időjárási jelentéseket és készülünk fel a továbbutazásra. Mindennap újból kifizetjük számlánkat, búcsút veszünk a vendégfogadótól, koffereinkkel felpakolva kimegyünk az állomásra, hogy bevárjuk a helyiérdekű vonatot, mely Staakenbe szállít. A repülőtéren lebzseljük át a napot, szüntelenül lesve az időjárási jelentést, amely egyformán vigasztalan. Késő délután aztán vesszük megint kofferjeinket és vonulunk vissza az állomásra, hogy a városba visszatérjünk.

Február utolsó napján végre valamelyest enged az idő. A jóslat szerint az idő még bizonytalan, mert a Fichtel hegység áthatolhatatlan felhőkben van. De szerencsénk lehet s akkor valahol Plauen tájékán áttörhetjük a kínai falat. Németeink nem akarnak hinni szemüknek, amikor csakugyan nekivágunk s néhány kör után eltűnünk szemük elől.

Most már párosával repülünk, mert az én D. jelzésű gépem mellett Molnár az F. jelű Fokkerrel követ. Csakhamar elhúz alattunk Potsdam s háromnegyedórás repülés után megjelenik Leipzig hatalmas pályaudvara. Innen a magasból nézve úgy tűnik fel, mintha a pesti látszerész kirakatában elhelyezett játékvasút sínpárjai és boltíves alagútjai ásítanának a mélyből, ahol a pályatestek egy egész várost foglalnak el.

Az idő megint rosszabbodni kezd, a látás mind nehezebbé válik. Ismét sűrű köd terjeng körülöttünk, csak úgy repülhetünk, hogy szárnyainkkal gépeink majdnem összeakaszkodnak. Most Molnár megy elől, s Pál András navi-

gál, míg az én gépemben Kazay Kálmán próbál a mindjobban eltűnő terepből tájékozódni. De már ég bennünk a vágy, keresztültörni minden akadályokon, hogy legalább Nürnbergbe juthassunk el, ahonnan a folyók völgyén átvághatjuk magunkat Ausztria és Magyarország felé.

Változó magasságban repülünk, de kénytelenek vagyunk egyre lejjebb ereszkedni, hogy el ne veszítsük a tájékozódást. Elképzelem, mint érzik magukat a kabinban megfigyelőink, amikor mi innen, szabad ülésünkről sem látunk semmit. Nemsokára csak 300 méteren haladunk a hullámosan váltakozó dombos vidék felett, de még egyre lejjebb megy ... — vajh hová?

Géráig vergődünk el, úgy, hogy alig látjuk egymást. De itt a Fichtel zárja el utunkat és nincs tovább. Feladjuk a reménytelen küzdelmet és két és félórás repülés után visszafordulunk. Hazafelé repülünk ugyanazon az úton, amelyen jöttünk. Haza? Kétségtelen. Csaknem egy hónapja második hazánk lett Staaken, ahonnan úgy látszik nem tudunk elszakadni. Idestova másfél hónapja, hogy Pestről elindultunk. Ki hitte volna, hogy repülőgépen eddig tart az út? Ha jól számítom, gyalogosan már hazaérkeztünk volna.

Ez a sáskajárás így tart már két hét óta. A munkások, akik reggel gyáraikba, munkahelyükre sietnek; az utazóügynökök, akik a vidékre járnak „hamsterolni", már jó ismerősként mosolyognak ránk. Kazay Kálmán a maga olthatatlan humorával igyekszik elszontyolodásunkat ellensúlyozni. Chaplint utánozza és sokszor szívből megnevettet mindnyájunkat. De hiába minden igyekezetünk, a szomorúságon mi sem változtathat. S a legszomorúbb talán én vagyok, mert immáron két hónapja nem láttam két hét házasság után otthagyott feleségemet.

Tenni azonban nem lehet semmit, most minden a természet kegyétől függ. A szállodában már nagy hahotával fogadnak s távozásunkkor csak így búcsúznak: Az ötórai viszontlátásra uraim!

A staakeni viszontlátást nem kell leírnom. Dühösek voltunk és elkeseredettek. Banánjaink rothadó szaga beleette magát ruhánkba és úgy éreztük magunkat, mint aki banánlekvárba ült. A drága mandarinok és csodás narancsok gömbölyű háta behorpadt, hullafoltok keletkeztek rajtuk. A gyanús, poshatag masszákat egymásután hajigáltuk ki. — s minden darabbal jobban foszlottak szét Szegő vezérigazgató reményei is.

Megint egyik nap múlik a másik után s mi a város és a repülőtér között csak vándor olgatunk.

Az infláció pedig tetőfokára hágott. S már nem százezrekben, vagy milliókban, de milliárdokban beszélnek. Az asszonyok színültig telt szakajtóval, vagy bevásárló kosárral viszik a pénzt, hogy az érte kapott áru szerényen húzódjék meg a kosarak fenekén. Már nem nyomtak pénzt, csak felülbélyegzés árulta el, miként lett a tízmárkásból tízmillió, a százmárkásból egymilliárd márka. Még ma is büszke vagyok arra a reggeli számlámra, amelynek tanusága szerint 72 millió márkát fogyasztottam el reggelire s mégcsak meg se kottyant. Ha nem lett volna kihatásaiban olyan tragikus, a dolgon nevetni kellett volna. Berlinben ekkor járta az a tréfa, hogy az Unter den Lindenen két úr találkozik. Az egyik azt mondja: Száztizennyolcmilliárdhétszázharminchétmillióötszáztizennyolcezernégyszázharminc... A másik: SzázötvennégymiHiárdhatszázhatvannyolcmilliókilencszáztizenháromezerötszázötven. Egy úr, aki hallgatja ezt a beszélgetést, odafordul a vele sétáló társához;

— Ezek bizonyára asztrológusok, akik a Napnak a

Földtől való távolságát és a Halley üstökös pályájának a hosszát számítják ...

— Nem, csak a piaci árakról beszélgetnek.

— ? . . .

— Igen. Az első egy tojás, a másik pedig a zsemlye árát közölte.

Március 16-án végre csakugyan komoly javulás mutatkozik. A jelentések szerint az időjárás egész útvonalunkon tűrhető. Nem szabad egy pillanatig sem késlekednünk, — indulunk!

Talán huszadszor szedjük fel sátorfánkat és vonulunk ki az állomásra. Már nem bosszant az emberek gúnyos mosolya, sőt még az sem, mikor egyikük a legcsendesebbnek látszó Molnárhoz fordulva, azt kérdezi, nem társulhatna-a be abba az üzletbe, amelyben mi utazunk, mert az jó üzlet lehet, különben nem mennénk kofferekkel megrakodva naponta oda és vissza .. .

Mielőtt gépünkbe szálltunk volna, nem hagyhattunk el egy meggyőződéses fohászkodást: — Már pedig mi mégegyszer vissza nem jövünk!

A nagy nekibuzdulás, no meg az időjárás istenasszonyának kegye mégis csak megsegítettek. Helyenként egészen jó, másutt csak tűrhető látási viszonyok mellett minden nagyobb nehézség nélkül jutottunk el a kritikus pontig, ahonnan csaknem három hét előtt olyan keservesen kellett vissza térnünk. Fennakadás nélkül értük el Plauent, és simán keltünk át a Fichtelen is. Bambergen keresztül vezető három órai repülés után megjelent végre Fürth, Nürnberg repülőtere, ahol a berlinivel szemben tökéletes rendet és fegyelmet találtunk. A magas fennsíkon fekvő repülőtéren úgy tettük le a Fokkereket, hogy utasaink saját bevallásuk szerint bizonytalanok voltak, vájjon melyik pillanatban történt a

leszállás, amiben tagadhatatlanul része volt a gondosan egyengetett repülőtér simaságának is.

Ezen az éjszakán megint egyszer jól aludtunk. A hazavezető út nagyobb részét megtettük, most már újra élednek reményeink. Este jóleső izgalommal tárgyaljuk a hazaérkezés várható körülményeit s terveket szövünk, mint fogjuk két nappal később néhány napos szabadságunkat családunk körében eltölteni.

Másnap már korán a repülőtéren vagyunk s alig érkezik meg indulási engedélyünk, máris levegőben vagyunk. De a köd réme megint ott ólálkodik a közelben s meg kell elégednünk hogy Nürnberget megláthassuk, aztán vissza kell fordulnunk, mert a köd teljesen leereszkedett. A rémület ezúttal nem tartott sokáig, mert élénk északnyugati szél keletkezett, mely délfelé szétzilálta a ködöt s mi mégegyszer nekivágtunk a hazavezető útnak.

Nemsokára ismerős tájak fölött jártunk. Regensburg, Passau és a Duna vonalán tovább Linz és Bécs felé. Az idő teljesen kitisztult, a felszállt köd azonban 600 méteren zárt réteget alkotott s így viszonylag alacsonyan kellett az utat végigrepülnünk. Az osztrák hegyekben már lehullott a első hó s ragyogó fehérsége kísért bennünket a Semmeringig, ahol a felhők magassága 1000 méterig emelkedett.

Nem minden izgalom nélkül közeledtünk az öreg császárváros felé. Innen már csak egy ugrás az út haláig és akadálya sincs továbbutazásunknak. Ahogy átrepülünk a Wienerwald felett s alattunk az osztrák főváros házrengetegei suhannak el, mintha a ködděl együtt borús hangulatunkat is elfújta volna a szél. Wien, Wien, nur Du allein — dúdoltam előbb magamban, aztán mind hangosabban. Kaisermühlennél ráfordulok a Dunára s a

méltósággal hömpölygő folyam felett siklunk Aspern, a legendás hírű légikikötő felé.

A repülőtér előtt bevárom Molnárt s közelébe érve kört intek neki. Megérti és hatalmas balfordulóban íveljük körül a repülőteret. Szorosan felzárkózom Molnár mellé, aki meglehetős nagy sebességgel, fokozatosan nyomva gépét, igyekszik egérutat venni, hogy elsőnek szállhasson le. Nyomában vagyok s tudom, hogy most nem volna értelme a vetélkedésnek, — sokkal szebb, ha együtt szállunk le. Magam elé engedem, s vagy ötven méterre mögötte siklom én is a repülőtér talajára.

Gépeink itt is méltó sikert arattak. Hopfner barátunk feleségével és Kostivallal együtt nem tudnak betelni a gép szépségével. Pedig csakugyan nem lehet szépségről beszélni, hacsak nem tekintjük a szárnyak valóban sikerült alakját, mert a törzs szögletes és vászonnal burkolt s ebben bizony semmi szép nem lehet.

De Hopfnert a Fokker másért érdekli. Tudom, hogy már évek óta egy kabinos gép megépítésén töri a fejét, hogy Ausztriában az első utasforgalmi vállalkozásra, légi szállításra kapjon engedélyt. A bécsiek repülni is szeretnének, ma azonban fáradtak vagyunk a négy és háromnegyedórás út után inkább pihenni vágyunk. Hogy azonban meg ne fájdítsuk barátaink szívét, másnap indulásunk előtt egy tízperces körre még felviszem mindhármukat s bizonyára nem hiába, mert leszállás után lelkesedéssel ugrik Hopfner a nyakamba:

— Ezt a gépet megépítem magamnak, de két pilótára, hogy oktatni is lehessen vele.

Március 18-án délután félháromkor aztán telefonértesítés ment Mátyásföldre. S pár perccel később levegőbe emelkedtünk, hogy végre hazai légtérben hordozhassuk meg Fokkereink szárnyait, Ezen az úton, amely

egész távrepülésünk legrövidebb szakasza volt, nem sajnáltuk motorjainktól a fordulatszámot. Szinte egymással versengve, olyan igyekezettel repültünk hazafelé, hogy mire Pándorfon, Győrön, Komáromon és Pilisvörösváron át elértük a csiki hegyeket és a Jánoshegy jellegzetes kilátójának kedves képe dobogtatta meg szíveinket, már itt is volt drága Budapestünk, amelyet két hónappal ezelőtt hagytunk el s ahol hisszük, hogy semmi nem változott.

A mátyásföldi új hangárok előtt hatalmas embercsoport várta érkezésünket. A tisztelgő kör alatt — még ma is érzem — valósággal a torkomban dobogott a szívem. A nagy várakozás megkönnyebbült érzésével és a viszontlátás fejlett érzett kitörő örömmel jöttünk és fogadtak bennünket.

Mikor elsőnek leszállva, odagurultam a hangárok elé, tekintetemmel ösztönösen rég nem látott páromat kerestem. A csavar még forog, mikor a felém mosolygó tekintetek rémült borulását látom s hadonászó emberek futnak jobbszárnyam felé. Abban a feltevésben, hogy magas ülésem talán valamilyen akadályt takart, hirtelen kikapcsolom a motort és előrehajolok megnézni, mi történt. Ebben a pillanatban egy női alakot látok hátrahőkölni, amint valósággal az odaszaladok karjaiba roskad.

Egy pillantással felismertem a helyzetet. Feleségem — az ifjú bohó gyermek — tört át a kordonon és szaladt önfeledten a gép felé. Nem vette észre, hogy a légcsavar éppen fejmagasságában forog. — hajszálon múlt, hogy a nehezen várt viszontlátás katasztrófával nem végződött, de a kis intermezzo hatása mindössze néhány pillanatig tartott. Aztán lelkes emberek karjai nyúlnak fel a pilótaülés felé, s barátaim vállán kerültem a földre.

Otthon egy levél vár, — Berlinben hagyott szerelőm

értesít harmadik gépünknek a gyári pilóta által történt átrepüléséről. Nézem a borítékot s szánakozással fejtem le róla a bélyegeket ...

Negyvenhatmilliárd volt! . . .

SISYPHUS KÜZDELMEI.

(1924—25.)

Egyszer régen, még a háború utolsó esztendejében szabadságon voltam Budapesten. Régi jó szokáshoz híven, — mint annyi sok más frontpilóta — magam is kíváncsisággal telt várakozással néztem a nap elé, amelyben a frontgépeinket előállító gyárakat végiglátogathatom. Az első kirándulásom Albertfalvára vezetett, aztán az aszódi Lloyd gyárat kerestem fel.

A repülőtéren éppen néhány Lohner *„C"* gép került berepülésre. Cziegler, a gyár pilótája, homokzsákok he lyett inkább élősúlyt vitt, abból a helyes elvből kiindulva, hogy a gyár alkalmazottai között annyi derék és szorgalmas ember érdemli meg, hogy a repülés örömeiben részesüljön, hogy nem szabad egyetlen felszállást sem elmulasztania, amelynek kapcsán arra érdemes embereket a repülés szépségeinek élvezetével jutalmazhat.

Az egyik felszállás előtt magas, izmos, jómegjelenésű szőke fiú tűnt fel, aki szemmellátható érdeklődéssel vizsgálgatta a startra állított gépek olyan apró részleteit is, amelyek inkább a szakértőket és mérnököket, mint ilyen gyerekembert érdekelhettek. Bier Henrikkel, a gyár neves pilótamérnökével állottam a starton lévő gépek közelében s mindketten a szőke fiúról beszélgettünk. Bier tréfásan megjegyezte:

— Ha nem tudnám, kinek a fia, azt kellene hinnem, hogy gyári spiónnal van dolgom. — Érdeklődésemre aztán elmondotta, hogy a szőke fiú a 80-as évek egyik neves tanügyi főigazgatójának, Felsmann Józsefnek és Rotter József, a Ganz-Danubius hajógyár igazgatójának unokája. A fiú tehát vérében hordja a műszaki ismeretek megszerzésének hajlamát. A fiatal Rotter Lajos máigyermekéveiben, mint a Horánszky-utcai reál diákja feltűnést keltett különleges rajzképességével és műszaki dolgok iránti érdeklődésével. Most minden szabad idejében a repülőtereket bújja s úgy járkál Albertfalva és Aszód között, mintha nem is gimnazista, hanem vándordiák lenne.

Itt ismerkedtem meg Rotter Lajossal. A repülés lázában égő fiúval csak futólag beszélhettem, de kipirult arca mindjárt elárulta, hogy itt is előrehaladott „infekció aeriensis" esetével állunk szemben, — a fiút beoltotta a repülés heve s az oltás alaposan megfogamzott. — Akit elkap a gépszíj ... — futott át agyamon, mikor elbúcsúztam tőle. A kis diák boldog izgalommal szorongatta szíjjon csüngő táskájában a kis fényképezőgépet, amellyel a magasból felvételeket készített.

Aztán a „gyári spion" eltűnt előlem, s csak hosszú évekkel utóbb találkoztam vele ismét.

Egy évvel azután, hogy a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságtól megválva átmenetileg ismét polgári foglalkozással keserítettem életemet, egy októberi napon váratlan vendégeim érkeztek. Éppen mátyásföldi kis villám verandáján üldögéltem, mikor két feltűnő magas, jómegjelenésű fiatalember kopogtat be hozzám. Az egyik Rotter Lajos, a másik Feigl Gyula volt.

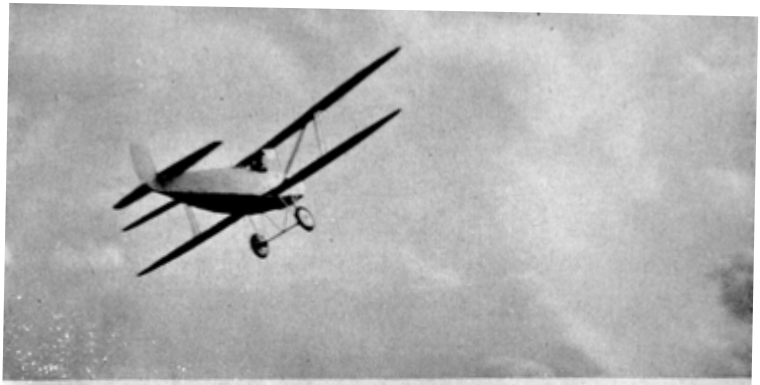
Gyors ütemben lefolytatott beszélgetésünk során

megvilágosodott jövetelük célja. S az első szavuk után úgy éreztem magam, mint a szigetre vetődött hajótörött, aki a láthatáron vitorlát pillant meg. Rotter és Feigl elmondták, hogy Feigl László, a Citroen magyarországi vállalatának igazgatója támogatásával repülőgépgyártáshoz kezdtek. Gépük munkálatai a Hungária Automobilgyár· műhelyében már annyira előrehaladtak, hogy jelenleg a motor beépítése folyik s nemsokára sor kerül a gép kipróbálására is. Rotter visszaemlékezve aszódi találkozásunkra, most avval a kéréssel jött a világháború ismert vadászrepülőjéhez és forgalmi pilótához, vállalnám el a Feiro I. berepülését.

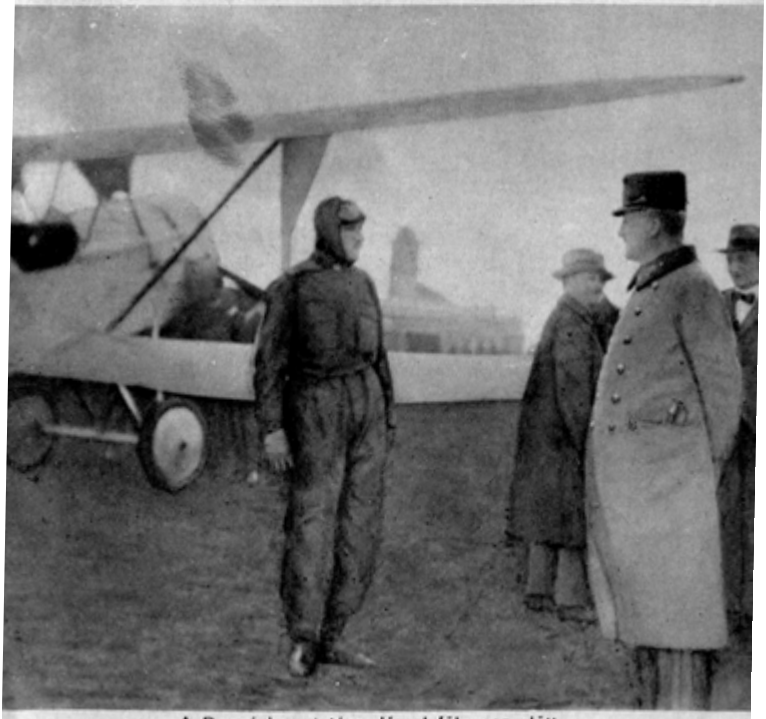
Minél tovább beszélt, annál nagyobb szimpátiával és növekvő érdeklődéssel hallgattam. A fiú nem is sejtette, milyen csodás hárfa húrjain zengenek varázslatos melódiái, amelyek úgy simogatják a szívemet, mintha drága írt tennének fájó sebre. Három hónap óta nem repülhettem és ez a három hónap egy volt az örökkévalósággal. Most megjelenik nagyratörő álmaival ez a keménykötésű fiatalember s úgy ront ajtóstól a házba, hogy majd összedönti a falakat. Mert elmondásából az tűnt ki, hogy egészen szokatlan és merőben új konstrukcióval készül bemutatkozni. Gépe magasfedelű monoplán, a szárny elé helyezett kettős vezetőüléssel és kabinnal három utas részére.

Zárt törzsű gép Magyarországon . . . Hazai szerkesztésű korszerű forgalmi gép . . . Egészen valószínűtlenül hangzott. Hozzá még nem is ismert gépszerkesztőink egyike, hanem ez a fiatalember merészkedik ilyen sajátosságokra, amelyek bízvást fejtörést okoznának egy gyakorlott konstruktőrnek is.

A megbízást természetesen vállaltam s a fiúk nagy megelégedéssel távoztak. Nem tudom, a megbízó, vagy

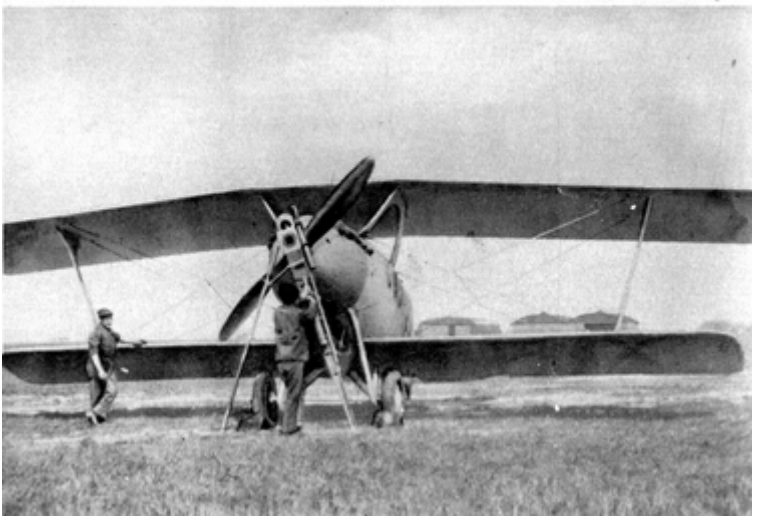


Dongó, a motoros vitorlázó.



A Dongó bemutatása József főherceg előtt.

Ő hordozta triangle keresztjét . . .



elfogadó volt-e boldogabb, de ezen a találkozáson olyan frigy jött létre, amelynek kihatásai a magyar repülés újjáéledésének és kialakulásának időszakában jelentős szerepet játszottak.

Rotter Lajosban hamarosan minden vitán felüli kitűnő szerkesztőt és önzetlen jóbarátot ismertem meg. Derűs életszemlélete, vidámságra hajló természete és kitűnő humorérzéke mindenütt méltánylásra és megértésre találtak. Szellemes élcei mindig ott ültek, ahol legcélszerűbb volt elhelyezni, s bár humorának éle sokakat érzékenyen talált, mégsem tudott rá senki megharagudni.

Ennek az évnek novemberére a kitűnő Zsolnay János, az albertfalvai repülőgépgyár volt szereidé vezetőjének mesteri irányítása mellett elkészült a gép. Sajátos formáival, újszerű elrendeződésével általános nagy feltűnést keltett. A három személy befogadóképességű kabin vastagságából elfogyó törzs a csillapító síkoknál merészen karcsúvá formálódott, a kormányfelületek viszont feltűnően kicsinyek voltak. Mint egészen szokatlan és addig csak kevesek által alkalmazott újítás szerepelt a csillapító sík állíthatósága, amely a pilótaülésből, egy — a szerelékfalon elhelyezett kis kerék útján történt.

Az elölről Mária-üveggel borított pilótaüléshez kis oldalajtó vezetett. A jól párnázott, egymás mellé helyezett ülések lehetővé tették, hogy az elől ülők egymással nyugodtan beszélgethessenek. A kilátás a kitámasztott és meglehetősen vastag profilú szárnyak alatt zavartalan volt. De a vezető utasaival csak egy kis ablakon át érintkezhetett.

Csendes, lombhullásos telelői napon került sor a gép első próbájára. Előző napon már sokat bíbelődtünk a 120 lóerős Le Rhone motorral, amely a letűnt világháború édes-bús emlékeként szakadt a nyakunkba valamelyik

lomtár fenekéről. A jó öreg forgómotor önmagában is unikum volt ebben az időben, mert hiszen hazája, Franciaország és születési éve még 1913 volt. Most 10 éves múltjával kihullottak már csikófogai. Mint egy kiérdemesült ventillátor, alig fordult már annyit, hogy komoly szelet támasszon. De mindenesetre keveset ahhoz, hogy a viszonylag nagy utasgépet könnyedén emelje a levegőbe. Malonyay Arthur, a Magyar Légiforgalmi kitűnő főszerelője vette gondozásába s sikerült annyi lelket önteni belé, hogy első próbánkon mégse hagyjon cserben.

Új gépek kipróbálása nem megy minden izgalom nélkül. Különösen, ha a szerkezet olyan újszerű és merész, mint a Feiro volt. A papíron megszerkesztett gép tényleges működése az első felszállások elvégeztén meglehetősen problematikus. S elég dolga van a pilótának, hogy â rendszerint első összeszerelésnél még némi fogyatékosságokat és főleg beállítási hibákat mutató gépet simán elvezesse. Itt azonban hiába volt minden mesterkedésem, hogy első felszállásomra egyedül induljak, — Rotter gépének kipróbálását nemcsak elméletben, de gyakorlatban is végig akarta élni.

Elvem ellenére tehát ketten ültünk a gép kettős kormánya mellé azon a novemberi délutánon, mikor a Feiro első felszállását végezte. A Le Rhone, mint annyi más forgómotor, csak az áram rövidrezárásával volt kikapcsolható, ami egy gombnyomás útján, az érintkezés rövidrezárásával történt. Hűvös, őszvégi napon minden más motort előbb be kellett volna melegíteni, a Le Rhone azonban állandóan teljes fordulatszámmal futott s így alig egy perces próbajárat után már kellően bemelegedett.

Az első magyar szerkesztésű utasgép első próbájának csak szerény közönsége volt. Mikor a forgómotor jellegzetesen sziszegő hangja egy pillanatra elhallgatott, hogy rö-

vid gázfröccsök segítségével várjam meg, amíg a kerekek elől az ékeket eltávolították, egy pillanatra Rotterre néztem. Inkább mosolyogva, mint komolyan nézett vissza rám és pillantásában érdeklődés látszott. Egy kicsit felvont szemöldöke mintha azt kérdezte volna: Csak nem kételkedsz benne? Ügy fog menni, mint a karikacsapás és reám mindig számíthatsz is...

— Vigyázz, — szóltam oda Rotternek —- lehet, hogy a gép fej, vagy faroknehéz, megpróbálom repülés közben állítani, de ha szükség van rá, majd te csavarod az állító kereket.

A felbődülő motor gyorsan ragadott el minket. Az elindulás pillanatában feltűnt, hogy egy gondolatnyi előrenyomásra már magasra lendült a gép farka. A magassági kormány tehát mindenesetre kellő érzékenységű. Alig 70—80 méter nekifutás után érzem, hogy kellően felgyorsultunk a repüléshez. Óvatosan emelem el a gépet avval a szándékkal, hogy utána mindjárt kontaktussal rövidre zárom a motort, s egy hosszabb ugrás után leereszkedünk. A gép azonban egyre jobban érezhető módon fejre nehezül és fokozatosan magamhoz kell vonnom a kormányt, hogy a gépet egyenesben tartsam. A szabályozókerékhez kapok, hogy a csillapító síkot beállítsam, de alig két méterre suhanunk a talaj fölött, figyelmemet a gép vezetése és irányban tartása köti le.

— Fejnehéz!... Állítsd a csillapítót — kiáltok Rotterre, aki erős kézzel markolja meg a szabályozó kereket és hajtja jobbkéz felé. A fejnehézségi nyomás könnyebbül, de mire leszállásra gondolhatnék, már kifogyott alólunk a repülőtér s a Rákospatak mélyedő völgye hullámzik alattunk. Nincs más hátra, — körre kell mennünk.

Körre . . . körbe, de a kormány már itt játszik a derékövem csattja előtt. Mit csinálok, ha a gép fejnehéz-

sége a motor leállításával még tovább növekszik? S ebben a húzott kormányállásban mintha a csűrő is nehezebben járna, — bármekkorát húzok rajta, a gép csak lustán jön vissza. Ide-oda kapok pillantásommal s ösztönszerűleg keresek leszállásra alkalmas helyet. Már túlhaladtunk a Rákos keskeny síkja felett s az újra emelkedő dombhajlatban az egymást váltó földek között, repülésünk irányára fekvő tarlót pillantok meg. Gyors elhatározással megkísérlem a leszállást.

A motor rövidrezárásával azonban a fejnehézség ijesztően érezhetővé válik. Gyorsan közeledünk a talajhoz, így ösztönszerűleg nagyobbat húzok a kormányba a kelleténél. Szöcske módjára szökik fel, amint pedig egy gondolatnyit visszaengedem, neki rohan a földnek. Szokatlan érzékenységével ugyancsak munkát ad, amíg a motor járatása mellett hullámzó mozdulatokat végre csillapítani tudom, de időközben kifogy alólunk a kiszemelt kis tarló is. Most már mindegy. Érzem, hogy le kell szálinunk.

— Megfogózni. — Kiáltok Rotterre, — mert leszállunk.

— Miért?. — Mi baj van? — trombitál fülembe.

— Lehetetlen tartani a gépet, a gát előtt földet keli érnünk!

Most már tudom, mit kell tennem, hogy a gépet épségben hozzam le. Odasimulok a domb oldalához és arasznyira követem a talaj emelkedését. Szántók suhannak el alattam, hepe-hupás barázdák, gőzeke szántás. Most — kiáltok mégegyszer utasomra s benyomva a kikapcsoló gombját, hasamra húzom a kormányt. Csaknem vízszintes helyzetben érintjük a talajt. Néhány kemény zökkenő, a gép farka megkönnyebbül, a hirtelen fékeződéstől lassan emelkedik, mintha átfordulni készülne,

aztán meggondolja magát s erős dobbanással vissza billen a földre.

Nagy lélekzetet veszek. De mielőtt még bármire gondolhatnék, Rotter vidám, erős hangját hallom.

— Ez stramm volt! Itt az árok!

Kikászálódunk ülésünkből s bokáig süllyedünk a friss fekete szántásba. Elbújunk a szárny oszlopai alatt, két lépésre előttünk íme ott a fentről látott árok, egy mélyre szántott mesgye, a szántott tábla szélén ...

Egy kicsit nézdegélünk, aztán meghányjuk, vetjük a történteket. Megállapítjuk, hogy a kis kerék hajtókar hijján csak nehezen mozgatható s oly keveset állított a csillapító síkon, hogy az a fejnehézséget meg nem szüntethette. Aztán úgy állottunk ott, mint a kárvallott gazda, mikor már nem segíthet felfordult lován. Itt a szekér, de nincs, ami húzza, s mi vagy három kilométerre távolodunk el a repülőtéren túl. Odaát már minden csendes s nemsokára senki sem lesz található. A gép pedig nem maradhat itt éjszakára s azt még a puha szántásokon keresztül haza is kell vonszolni.

Bizony öreg este lett, amire bekászálódtunk s a hangár előtt eltávolítottuk a kerekekről a tengelyig érő sarat. De a Feiro épkézláb került tető alá, a hibákat meg majdcsak eligazítjuk valahogy.

Másnap a gép szétszerelten a műhelybe került vissza. Hosszan tanácskoztunk a teendőkről. A megbeszélés eredménye az lett, hogy a törzset meg kell hosszabbítanunk. A túlkicsi vezérsíkot magasabbra emeljük, s kikerekítjük a magassági kormányokat is. Három hónapi munka után, amelyben Rotter Lajos volt osztálytársa, Jánosy Pista, az „Ezermester” szerkesztője is odaadóan tevékenykedett, új köntösbe öltözött a gép. Aki most

látta, el sem hitte volna, hogy ugyanaz, amely nemrégen a kecskebak szerepében kellette magát.

A következő év tavaszán, 1924 áprilisának első napjaiban ismét kinn állottunk a mátyásföldi hangár előtt. A múlt tapasztalatain okulva most már egyedül készültem felszállani. Rotter nagyon zokon vette elhatározásomat, mert égett benne az ambició, hogy a gép első szárnyalását maga is megfigyelhesse, de lelkiismereti kérdést kellett csinálnom belőle, nehogy fiatal és értékes életét nem várt események során kockára tegye. Mert bármennyire bíztam a fiú képességeiben, a tapasztaltak mégis gondolkodóba ejtettek. A rám váró feladatokat egyedül kell megoldanom.

Az első próbaugrás viszonylag jól sikerült. Rájöttem, hogy a gép meghosszabbított farkával és a megnövelt kormányfelületekkel egészen megváltozott. Megszűnt a fejnehézség, ehelyett most a farok irányában tolódott el a súlypont s a gépet erősen nyomni kellett. A csillapító «ík állás segített a bajon s a következő felszállásnál már kezemben volt a gép.

Az előbb óvatosan végrehajtott fordulók után szűkebb körön leírt fordulók nagyobb bedőléssel következtek s bár a motor alig adott 1100 fordulatot s egykor 120 lóereje helyett mindössze 80-al dolgozhatott, sikerült 200 méterre feltornásznom, ahonnan nyugodt szép siklásban érkeztem le.

Most már magamhoz vehettem utasomat. A következő napokon Rotter állandóan velem tartott s vele végeztem a gép berepülésének összes próbaútjait. Malonyay mester reggeltől-estig dolgozott, hogy rendbehozza a motort, de a végelgyengülés kétségtelen jelei között a motor állapota mindinkább rosszabbodott. Kabóca módjára hol sziszegett, hol elhallgatott s az utóbbit gyakran

elkövette a kritikus pillanatokban is. Nem javult meg akkor sem, amikor május közepe táján a „Hadröá”-nak (a Hadirokkantak, Árvák, Özvegyek alapja javára) látványos bemutató repülést végeztünk Mátyásföldön és én kénytelen voltam a rettenetes rossz motorral mutatni be túldöntött fordulóimat, hogy a nagyérdemű publikum kedvére szórakozhassék.

De ezzel aztán be is telt a mérték. Le Rhone kisasszony csendben elhalálozott s teteme felett elfelejtettünk könnyet ejteni. Zsolnay mester kaján vigyorgással fogott hozzá, hogy a Feiro-t méltó motorral párosítsa, de míg a munkálatok folytak, új készülődés kötötte le érdeklődésemet. Rotter második konstrukciója a kétüléses, kétfedelű iskolagép volt épülőben. A Hungária autógyár repülőgépgyártás állandó színhelye lett, udvarán és műhelyeiben az újjá éledő magyar repülés sasfiókjainak szárnytollait illesztgették.

Nem mehetünk el szótlanul ezeknek az éveknek emléke mellett. Az ország egén sötét felhők tornyosultak, a gazdasági életre nehéz idők jártak. Százféle vállalkozásban kereste kiki a maga boldogulását és százegyben omlottak össze reményei.. Nálunk is megjelent az infláció réme s nyomában megindult a gazdasági pangás. Mindenki csak a mának s kevésbbé a holnapnak élt. Senkisem tudta, mit hoz a holnapután. „B” lista járta és sorozatos elbocsátás. Ki gondolt repülésre, aviatikára? Talán csak az a néhány száz lelkes magyar, fejlődni vágyó ifjú, a repülés szerelmesei. Ebben az időben egy országos gyűjtés aligha hozott volna össze egy gépre valót, mégkevésbbé volt magánvállalkozás és támogatás remélhető.

S mint az életben a csodák, úgy itt is egy véletlen vezetett a megoldás nyomára. Feigl László, aki a Feirogépek építését összeköttetéssel és pénzzel támogatta,

mindenkinél nagyobb áldozatot hozott. És áldozatának mértékét nem a támogatás nagysága, hanem hozamának reménytelensége és kilátástalansága emelte teljessé s a repülés számára annyival szebbé, hogy áldozatkészsége nemcsak a Feíró, hanem a magyar repülőgépépítés alapjait teremtette meg. Akkor, amidőn a közjó istápolására hívatottak ajtaján hiába kopogtattunk, egy szerény polgárember 100.000 koronát áldozott s áldozott vele nemcsak vagyont, de a jövő zálogát és biztosítékát is, mikor lemondott jólétről, a gondtalanság örömeiről, hogy az újjáéledő magyar repülés alapkőletételéhez egy darab téglával járulhasson.

*

Míg a Hungária kis műhelyében lázas munka folyt, a Feiro-repülésben néhány heti szünet következett. S ezek a napok számomra maradandó emléket biztosítottak.

Június elején a Magyar Légiforgalmitól felkérés érkezett, hogy vegyek részt egy vendégrepültetésen. A Teleki- és Széchenyi családok körében családi ünnepet ültek, amelynek programmjába korszerűen a repülést is beillesztették. A Magyar Légiforgalmi az egyik gépét pilótával együtt egy hétre kölcsönadta a vendéglátó családnak, hogy a nagy családi találkozóra repülőgépen sétáltassuk meg a vendégeket.

Június 5-én indultam el Mátyásföldről, ugyanazzal a géppel, amelyet légiúton hoztam el Amsterdamból, hogy utasaimmal Sárpentelére repüljek. A kabinban gróf Teleki Gyula és báró Prónay Gábor társaságában még ketten ültek.

Derült időben, de igen erős ellenszéllel küzködve, egy órai repülés után értem el Székesfehérváron keresztül Sárpentelére, ahol gróf Széchenyi Viktor fehérmegyei

főispán birtokán, egy hatalmas legelőn szállottam le. A kocsikon kiérkezett vendégsereg élén Széchenyi Viktor bensőséges barátsággal üdvözölte az újonnan érkezetteket, s főúri gesztussal azonnal megtalálta azt a hangot, amely felmentett engem attól, hogy vendégnek és ne családtagnak érezhessem magamat köztük.

Annyi gondterhes nap és nehéz idők adta nélkülözés után most néhány napra megint visszaálmodhattam azokat az időket, amelyeket az otthon, a békeidő kiegyensúlyozottabb élete, nyugalma és jobb gazdasági viszonyai nyújtottak. Mert anélkül, hogy a fényűzésnek legcsekélyebb jelét is tapasztaltam volna, minden szépben és jóban részem volt. Az idő alkalmassága lehetővé tette, hogy a közel 50 főre szaporodott társaság repülni vágyó tagjai szabadon élhessenek a lég járás örömeinek.

Előbb Sárpenteléről Székesfehérvárra, majd Sárszentmihály, Nádasladány érintésével Rétipusztára, onnan pedig Zichyfalvára repültem, hogy mindig visszatérve a a Széchenyi uradalom kiinduló repülőterére, bebarangoljam vendégeinkkel egész Fehérmegye területét. Az uradalom intézőjét, húgát, anyósát, Sárpentele plébánosát és tanítóját csakúgy megrepültettem, mint a grófi família tagjait, akik Széchenyi Viktor társaságában mindannyiszor végigélvezték a székesfehérvári repülőtérig és vissza végzett repüléseket.

Egyik felszállásomat a két kiterjedt család fiatal hölgy tagjaival végeztem, s még ma is fülembe cseng az a vidám viháncolás, amit ezek a gondtalan leányok a gép kabinjában rendeztek, hogy szinte rengett belé a kabin padlózata. Lesiklás alatt, míg a motort leállítottam, a szárnyak halk susogásán keresztül szűrődött a gráciák vidám kacagása. Ki tudná megmondani, az önfeledt jókedv, vagy a félelemérzet palástolása vétette le a szordinót a hegedű-

ről? ... De az idő oly csodás volt és a levegő oly nyugodt, hogy végül a legteljesebb az én boldogságom volt, mikor a legelő pompás talajára úgy tettem le a gépet, hogy percekbe tellett, míg a vendégsereg férfitagjai a kerekek nyomát a fűben megtalálták.

Mikor egy hét után Teleki Gyulával és Prónay Gáborral visszarepültem Mátyásföldre, az volt az érzésem, hogy gyönyörű vakációt töltöttem valahol az olasz Riviérán. Testben és lélekben kipihenten, újult erővel foghattam munkához.

*

Őszre hajlott az idő, — egy esztendő repült el szinte észrevétlenül. Ezalatt szorgalmas munkával és fáradhatatlan igyekezettel szárnyai nőttek a gólyának. Míg a Hungária gyár az új Rotter-gép megteremtésén dolgozott, Hosszú Lajos, a világháború egyik érdemes pilótája s a repülés ezermestere nehéz feladatra vállalkozott. Pepecselő tudományának felhasználásával és egész fantáziájának latbavetésével, mint jó mágushoz illik, életre keltette halottaiból az öreg Le Rhone-kisasszonyt, hogy folyékony dadogásával mégegyszer halálra rémítgesse a gyengébb szívűeket. Az öreg motor került kisegítésképen mégegyszer a Feiró raktárába, hogy szükség esetén számolhassunk vele.

Szeptember vége felé a Feiro „Dongó” is megjelent Mátyásföldön. Ha a Feiro I. meglepetést, úgy ez a gép méltó csodálkozást keltett. Mert ez aztán meghazudtolása volt minden eddigi teóriának. Amit Rotter merész fantáziája ebben a gépben produkált, azt előtte még nem kísérelte meg senki. A „Dongó” ugyanis *vitorlázó repülőgép szárnyakkal* készült. A kétfedelű és egymás melletti ülésekkel épült kétkormányos iskolagép szárnyainak mély-

sége a tőben mindössze egy méter, a támasztódúcok után pedig csak 68 centiméter volt, de az utolsó három bordánál ez is felére csökkenve kerekedett le.

Aki ezt a gépet látta, több-kevesebb meggyőződéssel rövid életűnek jósolta. Pilóták, megfigyelők, szerelők és a repülés minden rendű és rangú barátai egyaránt úgy vélték, hogy ezek a szárnyak a gép fenntartására teljesen alkalmatlanok. Szentül hitték, hogy a „Dongó" napjai meg vannak számlálva és én is vele fejezem be pályafutásomat.

Nekem a gépről más volt a véleményem. Lehet, hogy ehhez nagyban hozzájárult Rotter szerkesztői készségébe vetett feltétlen hitem és számításai iránti bizalmam, de lehet, hogy pilótaérzékem súgta, mert ismét kész voltam feladni elvemet s Rotterral együtt hajtani végre az első repülést.

A gépbe most egy 50 lóerős Haacke-motort építettünk. A nehézkes, háromhengeres alkotmány a németországi motorgyártás egyik legjobb szerkesztménye volt. De hiába futkároztam végig vele a mátyásföldi repülőteret, a motor gyengeségéből származó elégtelen húzóerő mellett, a viszonylag nagy fesztávolságú gép sem tudott velünk felemelkedni.

Így került sor megint a megalkuvásra s a vénkisasszony ismét elfoglalhatta helyét a „Dongó" orrában.

A Légiforgalmi Társaság hangárja előtti keramiton tartottuk meg a motorpróbát. A felszálláshoz néhány kíváncsiskodó merészkedett oda, közöttük egy fejkendős néne, az Erzsókjával. Szerelőnk éppen azzal volt elfoglalva, hogy becsatolja deréköveinket. A kislány riadtan nézi a műveletet, aztán egyszerre odasúg anyjának fülébe:

— Nízze, anyaóm, hozzaájuk kötik a gípet!...

Az első próba megnyugtatóan sikerült. A Rhone ugyan hörgött egy kicsit, de 70—80 HP. erejéig mégis von-

szolta a gépet, mely könnyen emelkedett a levegőbe s a motor futásának megszüntetésére simán ért földet.

A szerencsés próba hírére a Légügyi Hivatal főnöke is megjelent a repülőtéren. Wassel tábornok érdeklődéssel szemlélte meg a gépet és behatóan magyaráztatta el szerkezetét, majd végül azt a kívánságát fejezte ki, hogy jelenlétében folytassuk a kísérletezést. A kívánság elől nem térhettünk ki. Rotter beült mellém s a „Dongó" nekilendült.

Kitűnő start után simán emelkedtünk a levegőbe. De hajh, — egy beállítási hiba mindjárt galibát okozott. A gép erősen lógott balra s éreztem, hogy sima fordulót márcsak jobbra végezhetek. Amikor azonban elhajlásomat megkezdtem volna, az a csapodár vénlány megint hűtlenkedni kezdett. Előbb csak hebegett és olyasvalamit panaszolt, mintha fáradt volna, aztán talán kezdte unni a nyakára telepedett férfiakat, s úgy vélte, jobb, ha helyben hagyja őket.

Hiába volt minden könyörgésünk, a Le Rhone futása egyre lassúbbá vált, 1200 helyett márcsak 1000 fordulatot csinált, aztán 900-at, majd 800-at, de fordulatszám csökkenésével a fennmaradás lehetőségének reménye is egyre távolodott. A bestia! Éppen most, mikor a Nagyvezér kíváncsi szereplésünkre s mikor talán már nyílott volna egy halvány reménysugár, hogy sikerül a „Dongó"-t tudomásul vétetni.

S míg a motor egyre erőtlenebb szuszogása mellett előrenyomom a kormányt, hogy sebességünket megőrizzem és megpróbáljam a repülőtérre való visszatérést, egy kis intermezzo emléke suhant át agyamon, öreg Molnár János barátom kapaszkodott fel a „Dongó" üléséhez első felszállásom előtt, mielőtt még Rotter mellém telepedett volna. Pár pillanatig elborult arccal tekintgetett a fan-

tasztikus keskeny szárnyak felé, aztán megszorítva kezemet, aggódó tekintettel s egy kis szomorúsággal hangjában mondta nekem:

— Frigyes, hát igazán fel akarsz ezzel menni? ... Ha megáll a motor, úgy megy le, mint a kő!... Neked családod van.. .

És most meg kell kísérelnem a repülőtérre való visszaj utast. Döglődő motorom szaggatott sziszegéssel csökkenti pillanatról pillanatra a húzóerőt adó fordulatszámot. A gép erősen balra lóg, alig tartható, pedig a kormánybotot úgyis már jobb térdemhez szorítva tartom, hogy az egyensúly fennmaradjon. Jobb fordulóra már nincs kilátásom s balfordulóban a gép kétségtelenül ledől.

S ezekben a kritikus pillanatokban nem volt más eszközöm, mint a hitem, hogy a gépet fenntarthatom. A motor hebeg és ráz és 500-ra csökkent a fordulatom. Már siklok lefelé s a föld rohanvást közéig. Teljes erővel nyomom át jobbkéz felé a kormányt, s ebben Rotter is segít. Végre szembekerülünk a hangárokkal s a gép egyenesbe jön.

Előttünk 100 méternyire a repülőtér. S a „halálszárnyak" még mindig siklanak... és biztosan fenntartanak. — Most már akár meg is állhatsz — sziszegtem a pihegő motor felé, mely egy utolsó sóhajtással végképen megáll s én a legcsodálatosabban lebegő madárral hihetetlenül lapos szög alatt suhanok be a repülőtérre s peremétől 80 lépésnyire megállok.

Rotter kiszáll s mégegyszer berántja a motort. Hebegve, prüszkölve vonszol bennünket lassú gurulásban a repülőtéren keresztül, fel egészen a hangárokig, ahol Wassel tábornok siet hozzánk elsőnek szerencse kívánataival. Lábaim és karjaim egy kicsit remegnek a megerőltetéstől, de jó arcot vágunk s vidáman felelgetünk a jelen-

voltak kérdésére. Egyszerre Wassel tábornok a következő kérdéssel fordul felém:

— Mondja kérem, milyen sebessége van ennek a gépnek?

— Vízszintesen teljes gáz mellett 140 kilométer, Tábornok úr.

— No és, ha 300 lóerős motort építenénk bele, ki tudna hozni ugyanannyi kilométert?

Szinte elhűltem a kérdés hallatára. A „Dongó" kifejezetten iskolacélokra készült kétüléses gép volt, amelyből semmi erővel sem lehetett volna 160 km-nél többet „kihozni" a gép épségének veszélyeztetése nélkül.

— Csak átépítés mellett, Tábornok úr, — feleltem bizonytalanul.

— Hm — mondta csalódottan. — Akkor hát a gép bennünket nem érdekel. S búcsút véve, eltávozott.

Ambícióinkat az eset nem törhette le. Éppen a következő napra vártuk új motorunk érkezését. A 100 lóerős Oberursejl-motor vadonatúj, — ezzel talán célt érhetünk.

A beépítés gyorsan ment. Malonyay mester készítette el a gép hiányzó részeit s félórás motorpróbával be is járattuk. Március első napjaiban ismét készen állt a gép s most már hallatlan önbizalommal fogtunk a kísérletek folytatásához.

Az első repülésre Feigl Gyulát vittem magammal. A startnál úgy tűnt fel, mintha a rohanó gép törzse és szárnyai egymáshoz viszonyítva időnként kimozdulnának. Ez a mozgás a levegőben is megnyilvánult s az egész gépnek valami sajátságos hullámzó mozgást kölcsönzött. Különben jól feküdt és simán végeztem el az első fordulót, mikor a gyönyörűen zúgó motor, egy éles kattanás után hirtelen kihagyott, majd utána rázni kezdett.

A legrosszabbkor! Haladéktalanul leszállást kellett

végrehajtanom, de a gép ebben a pillanatban hátszélben volt, kénytelen voltam a „Dongó”-t nagy sebességgel földre hozni. Kifutásnál az egyik kerék gumija kipukkadt; — a hirtelen beperdülő gép alsó szárnya a földet súrolta és könnyebben megsérült.

A motor okvetetlenkedése egy kicsit lehangolt. Közöltem Rotterral észrevételemet s a szárny és törzs elmozdulásával kapcsolatos tapasztalataimat. Még aznap a szárnyakat tartó támaszdúcok közé erős keresztmerevítő kábeleket illesztettek s az eltörött szeleprugót kicserélték. Másnap Rotter társaságában már gyönyörűen spiráloztam s minden úgy ment mint a karikacsapás.

Április végén végre elhatároztuk, hogy a gépet ünnepélyes bemutató keretében ismertetjük meg a nyilvánossággal. A Mátyásföldön rendezett látványos repülőnapon megjelent, József királyi herceggel az élen, a polgári és katonai hatóságok fejei között több tárca minisztere és rendkívül nagyszámú közönség. A motor kifogástalanul futott és Rotter is elemében volt.

A bemutatót mindjárt azzal kezdtem, hogy a M. Á. G.-gyár felől jövet alacsonyan, teljes gázzal úsztam el a megjelentek felett, hogy gépünk sebességét demonstráljam. Alig fordulok meg a repülőtér szélén, mikor Lulu fülembe ordítja, hogy menjünk mégegyszer végig a közönség felett. Teljesítem kérését és 10 méter magasan húzunk el a hangárok frontja előtt. De mielőtt az egybegyűltek fölé értünk, Rotter hirtelen mozdulattal kioldja magát, megkapaszkodva a szárny élén kiképzett fogantyúba, felhúzódik az ülésből, majd elkapja a szárny támasztó dúcot és kimászva a törzsből, a szárnyra kapaszkodik ki.

A hatalmas test ellenállását a gép természetesen ugyancsak megérezte. Nem kis munkámba került, hogy egyenesben tartsam. A bolondoskedvű fiú pedig jobblábá-

val harangoz és integet a szörnyülködő nézősereg felé s csak akkor mászik vissza az ülésbe, mikor a MÁG-gyár tornya fölött fordulóba viszem a gépet.

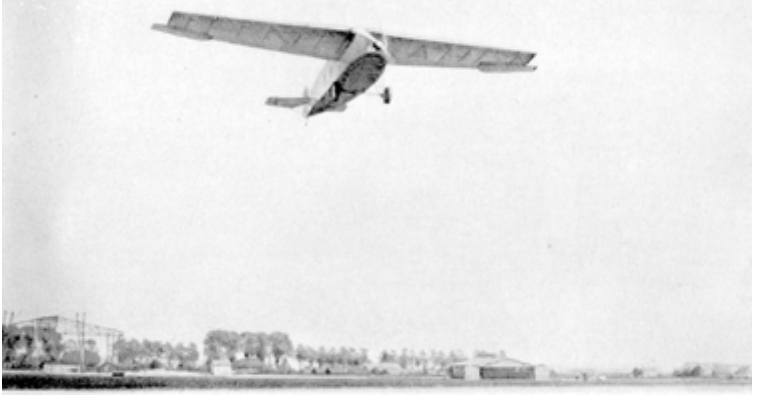
Igazi Rotter-stikli volt. Úgy kuncogott mellettem, mint a csíny tevő gyerek, akinek sikerült a bácsi kalapját a villamos alá gurítani. De nem vehettem tőle rossznéven, mert ilyenkor elemében volt s nem is lehetett nagyobb boldogsága, mint hogy másokat rémítgetett.

A pompásan sikerült bemutató hatáskeltésében én sem akartam elmaradni. Úgy dobáltam fordulóba a „Dongó"-t, hogy alig volt pillanat, amelyben vízszintesen repültünk volna. Befejezésül 400 méter magasból egyetlen zuhanórepülésben céloztam meg a repülőtér közepének jelzőkörét. Tíz méterre a talaj felett felvettem a „Dongó"-t, de nem számítottam az átmerülésre. Nem lehettünk egy méternél magasabban, mikor a gép a siklásból kijött és újra emelkedésbe kezdett. Egy kicsit meghökkentett, egy kicsit gondolkodóba ejtett, úgyannyira, hogy jobbnak láttam a játékot befejezni. Félórája voltunk már levegőben," s a szegény „Dongó" olyan volt, mint a kifacsart citrom.

Néhány nappal később vizsgára vittük madarunkat. 3000 méterre kapaszkodtam Rotterrel a magasan úszó, gyönyörű kumuluszok fölé. Előbb Hűvösvölgy felett köröztünk, majd átrepültünk Rákoskeresztúrra, onnan Alagra, ahová addig egy zárt felhőréteg húzódott fel. A ragyogó nap fényében ezer színben csillant meg a felhőtenger tejfehér felülete s mi ott úsztunk el alig néhány méterre felette, rohanó árnyékunktól követve.

Háromezer méter magasságban leállítottam a motort és kis gázfröccsökkel siklottunk Mátyásföld felé. 2000 körüli átadtam Lulunak a kormányt. A motorral ügyesen játszva, baj nélkül hozta le a gépet egész 700 méterig,

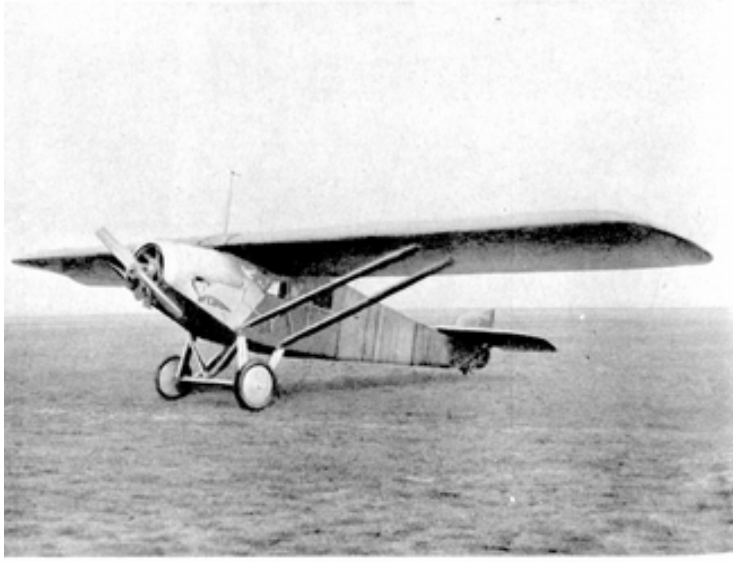
Adorján „Strucc"-ával (1912).



Fokker utasgépünk Staakenbe érkezik.

A „Malert" első pilótái

Scheveningen a gloriettel.



Rotter Lajos első gépe, a „Feiro I".

olyan egyenletes siklásban, hogy alig kellett egyenlítenem. Ez volt Rotter Lajos első önálló vezetése. Akkor még csak sejtettem, de magam sem tudtam, hogy a fiatal mérnökből majdan az ország legkitűnőbb pilótája lesz.

A „Dongó"-val folytatott kísérletezések alatt a Feiro I. átalakítása is megtörtént és új köntösében a keresztségben „Daru" nevet nyert. — Hajh, magasan repült a daru s Hispano-motora mily szépen szólt... Milyen más volt ez a 8 hengeres, Lamblin-hűtővel ellátott, remek francia motor, amely úgy zümmögött, mint egy darázs. S micsoda erő ragadta el a gépet, mikor Rotterral és Feigllel a kabinban, a hosszú pihenés után először emelkedtünk megint levegőbe.

Most már naponta telt ház örvendeztette meg a „Daru" urait, — úgy jelentkeztek kabinunk utasai, mintha egy dalmát tengerparti kéjutazásra indultak volna, napidíj mellett. Ezeknek a repüléseknek a során összebarangoltuk a főváros környékét és a félvármegyét, számtalan embernek szereztünk múlhatatlan örömöket. Mert közben a „Daru" kabinja is átalakult. Remekül párnázott bőrüléseihez finom lábszőnyeg, selyemfüggönyök és hamutartó, meg virágváza csatlakoztak. A gép belseje fényesre lakkozott és mintázott fabetétjeivel és brokát mennyezetével olyan volt, mint egy főúri asszony boudoir ja. A tükör sem hiányzott belőle.

A gép vizsgarepülése kitűnően sikerült. Nyolc percen belül ment fel ezerre és 22 perc alatt 3000-en volt. Kitűnő beállításával most már kormányzás nélkül repült és széllökéses, rossz időben is meglepő nyugodtnak mutatkozott. Minden reményünk megvolt, hogy ez a pompás gép végre méltó szerephez jut s kisegítőnek beállíthatjuk a magyar légiforgalomba, olyan esetekre, mikor egyes utasok sürgős

kívánságára nehéz lett volna hatüléses forgalmi gépet indítani.

De az idő múlott, — és nem történt semmi. Feigl László anyagi ereje kimerült és sehonnan sem érkezett támogatás. A mecénás kedvét szegve félrevonult, de ugyanígy vett erőt a lemondás mindnyájunkon. Ez a kor és körülményei nem voltak alkalmasak a vállalkozás nagyszerűségének elbírálására.

Néhányszor még szóbakerült a gép felhasználásának lehetősége, néhányszor felütötte fejét valamilyen elgondolás, amely látványos napokra vagy kísérletekre szándékozott a gépet igénybe venni, — ejtőernyőugróktól légiakrobatákig minden rendű és rangú vállalkozó tett kísérletet arra, hogy a gépet szóhoz juttassa, de még nagyon rajtunk feküdt Trianon bilincse s túl mélyen takart a fedőpalást ahhoz, hogy alóla az élet kivirágozhassék.

A „Daru" és a „Dongó" közel két éven át tétlenül álltak a mátyásföldi hangárban. Azután a közöny és részvétlenség beburkolta őket a feledés homályába, a kor igénye pedig kilakoltatta és elhelyezte őket egy külvárosi telek raktárába.

Ezzel sorsuk megpecsételődött. A lyukas tetőn át befolyó víz lassan elmállasztotta a gondosan épített szárnyakat. Nyáron hőség, télen a hideg, a hó és víz rombolták és repesztették eresztékeit. A szárnyak vászna megpetyhüdt, a furnír megvetemedett. Légcsavarját kikezdte az idő foga s a motor berozsdásodott. Négyévi állás után, egy széttört állvány alatt összeomlott a „Daru" futószerkezete s a szétszedett gép roncsai lomtárba kerültek. Sic transit gloria mundii...

De a romokon új élet fakadt, s a kimúlt madarak fiókái felemelkedtek új szárnyalásra. A Feiro Művek munkája nem volt eredménytelen, mert kitermelték az első

szakmunkásokat s tápot adtak egy kitűnő mérnök szerkesztői megnyilatkozásának. A „Daru”-t és „Dongó”-t a „Karakán” követte, amely korát megelőzve vívta ki az aviatikai körök csodálatát és szerkesztőjének vezetésében, tíz évvel később, világrekord felállításával tette nevét maradandóvá.

Mint akkor a küzdelem nehéz éveiben, a „Karakán” világraszóló diadalában is együtt voltak a munkatársak, Rotterrel való kapcsolatomból igaz barátság fejlődött

ÉGSZAKADÁS!...

— Coupé?

— Oui!

— Alors, contact!

— Un, deux, trois! -— hangzik a kiáltás..,

Egy sziszegő fújás, éles kattanás s a Lorraine 450 lóerejének bömbölése dübörög végig az aspeni repülőtér víztől csillogó gyepén. Második napja szakad az eső, vigasztalan egyformaságban, nehéz, ólmos felhők csüngenek alig néhány emeletmagasságban s az Enzersdorf felé vezető út elvész az eső szürke párázatában.

Visszaviszem a gázt s a hatalmas francia utasgéppel lassan az indítóvonalra gurulok. A Spad törzséhez támasztott kis létrán a meteorológus kapaszkodik fel ülésemhez:

— Voilà la fiche météo! (Tessék az időjárás jel entés!)

Nohát, ez elszomorítóan pocsék. Eső és köd az egész vonalon végig, felhőmagasság 200 méter, láthatóság 500 méter... Bánhida vihart jelent... Kabinom „plén sárzs” — teljes terhelés alatt, mellettem, a Spad törzsközepén lévő páros ülés egyikében egy idegenlégionista francia pilóta az utasom. Nehéz repülés lesz.

Órámra pillantok. Itt az indulás ideje.

Szembefordulok az enyhe széllel, lógó farokkal száguldunk a felázott tér felett, nehogy egy kátyúban fejreálljunk. A Spad nehezen akar eljönni a földtől... már itt vannak a hangárok ... Végre megragadunk s kerékmagassággal lebegünk át a magasfeszültség vezetéke felett.

Egy pillanattal később szürkül a táj. Még alig emelkedtünk 100 méterre s már ködben vagyunk.

Félgázzal vízszintbe nyomom a hatalmas kék madarat s pontosan az enzersdorf—orthi országúton vezetem a Duna felé. Egészen ki kell hajolnom ülésemből, hogy el ne tévesszem az országút keskeny, világosabb csíkját, amely ebben a pillanatban már egyedüli vezetőnk a mind sűrűbbé váló ködpárában,

A francia-román légiforgalmi társaság átalakított háborús gépeivel aligha röpködtek annakidején ehhez hasonló vigasztalan esőben, térdigérő ködben, mert „műszerei" kevés segítséget nyújtanának. Sebességmérő, magasságmérő, benzinállásmutató és olajfeszmérő, végül egy időóra: ezzel a „vakrepülés" műszerei ki is merültek. Ennyi segítséggel valóban csak vaktában lehet repülni, de hát mirevaló a pilótaérzék és a jó öreg — országút? ...

Most jön a kritikus útszakasz. A Dunához érünk. Előbb egyenként kiemelkedő fűzlombok, aztán homokos zátonyok, kis szigetek suhannak el villámgyorsasággal alattunk ... most csak pontosan az irányt, hogy Petronellnél átcsússzunk a prellenkirchen—hegyesha(lomi országútra.

Szemüvegemet elborítja az esővíz, olajos kesztyűmmel törlöm le s egyszerre homályos lesz előttem minden. Lerántom a szemüvegemet, az esőcseppek .vad erővel verik arcomat. Behúzódnék a celluloid védőlap mögé, de alig méterekre suhannak alattunk a fák, távíróoszlopok tö-

mege, — egy pillanatnyi figyelmetlenség, s nekiütközhetünk az akadályoknak.

Pislákolva, öklömmel dörzsölve szememet, meredek a most már földig ereszkedett párázat sűrűjében. Minden összeolvadt, minden tejszerűen fehér. Az eső végigcsorog a védőlap peremén s kis tócsákba gyűlik össze. A szél áramlása időnként kinyomja a meggyűlt vizet s arcomba löttyint ja.

Már csak szakaszonként látom az országutat. A törzs peremén kihajolva meredten figyelek. Minden kis útkanyart pontosan követnünk kell. Helyenként kisebb elágazások válnak el az országúttól, — ezek a szorongó pillanatok, — vájjon nem tértem-e le az irányunkból? ...

Nini, — ott nyílegyenes út fehérlik elő a ködből... hol lehet ez a tökéletesen szabályos útszakasz, amelyre nem is emlékszem itt Hamburg körül? ... De mi ez? ... az út... mintha felágaskodna … ez nem is út... ez a fehér ... ördögbe is ... hiszen ez rádióoszlop!...

... Villámgyors mozdulat, — hátrarántom a gázemeltyűt, hatalmasat csavarok a felhúzott magassági kormány kerekén és a Spad, aerobus mivoltát meghazudtoló frissességgel szökken fordulóba és húz el a rádiótorony mellett.

Izzadó homlokkal ereszkedem vissza földközelbe. Csak megtaláljam megint az országutat!... Szerencsém van — amint a föld megjelenik, Lajtakáta, majd Zurány suhan el alattunk. Hegyeshalomnál világosodik s Magyaróvár felett már megint 100 méter magasan követjük a Győrbe vezető országutat. A Lorraine egyhangúan mormol s hátradőlök kicsit pihenni.

Most érek csak rá, hogy utasommal is törődjem. Bouvier bozontos szemöldökén csillog a homlokáról csorgó víz. Borostás állát félrehúzza s valami félreérthetetlen mozdulattal sercint az ülés pereme felett: .., erdállórrr!.. · Nem

is mond többet, de ezzel az egy szóval ékesen fejezi ki az időről és a helyzetről táplált véleményét.

Győr felett még megszorongat kissé az ágyúgyár hatalmas kéménye, aztán ráülök a „Fleischhacker-strasse”-ra s Kocsig nagyobb megerőltetés nélkül sikerül eljutnunk. Az eső időnként alábbhagy, de Bánhida felől ismét csúnya fekete felhőcafatok húznak alánk, csakhamar újra lejjebb kell szájinunk. A terep is emelkedik, ismét kezdődik a tapogatózás, pillanásig feszült figyelem. Kemény eső veri a védőüveget.

Méterről-méterre lejjebb kényszerülünk. A Fleischhackerstrasse egyébként is rossz karban tartott mezei utait átáztatta az eső, — már nem észlelhető vonal, csak mindjobban elvesző sejtelem, amely az egyre emelkedő és szüntelen változó dombsorok közt kanyarog. Kétségbeejtő gyorsasággal szűkül a határ... Nincs egyetlen támpont, nincs 100 méter láthatóság, de van fa, erdő, hegyoldal, rémes összevisszaságban. Pillanatnyilag felvillanó jelenségek, cikkázva, lélekzetet elállítóan rémítgetnek. Csak öreg pilóták, a „kísérleti nyulak” ismerik ezt a hajszálat meredtető, szívet torokban dobogtató izgalmat, mikor kitágult szemmel, nyitott szájjal zihálunk a villámként cikkázó gondolatok örvényében ... most.., most... most recs-csen...

Az út tovább szűkül, végül összeborul. Már nem kejl kihajolnom, nincs mit néznem. Rápillantok az iránytűre s beállok 125 fok alá. Talán felemelkednék és átjutnék a felsőgaljai kutyaszorítón... Mintha a szürke piszokból fehér falak suhannának el mellettem... igen egy kiugró párkány ... sínek .... kis csillék.... Uramisten, — a bányában vagyunk!... Gázt!

A Lorraine nem tudja felvenni a hirtelen gázadagot.

— köhint egyet. Ez a köhintés olyan, mintha mázsás kalapáccsal vágtak volna fejbe. Még a lélekzetem is eláll.·

Hirtelen düh fog el. Most hagysz cserben, nyavalyás? ... most, mikor még a teligáz sem húz talán ki többet? — De már fut tovább, időnként felmordul s az eddig nyugodtan suhanó gép táncolni kezd. No, még ez is... mi lesz a vége? ... vissza kellene fordulni.

Vissza, — de hová? Fordulnék, ha kompaszom nem őrült volna meg. Azt hiszem, egyenesen repülök, de az iránytű rózsája megkergülten forog körbe. Erőteljes széllökések dobják meg a Spadot s a hatalmas gép kecskebak módjára ugrál a kavargó piszok láthatatlan hullámain. Bouviér úgy kapaszkodik a mellettem lévő ülés peremén, mint a járni tanuló gyermek ágyacskája szélén, — csak a szája mozog ... Szinte hallom monoton morgását: ... erdallorrr!... Zihálva dolgozom a kormányokkal, — ösztönöm kétségbeesett küzdésre sarkal. Érzem, hogy most csak hidegvér s az Úristen kegyelme segíthet.

Hirtelen világosodik... még néhány pillanat s kijutok a felhőből. Előttem néhány száz méteres, viszonylag tiszta térben maga a pokol válik láthatóvá. A felgördült függöny mögül félelmetes vihar rohan felém. A földigérő, feketeszürke, dühödten kavargó felhőgörgetegen villámok cikkáznak keresztül-kasul s a felhők fákig nyúló foszlányain keresztül szinte érzem a vihar tomboló felhőszakadását.

Úristen, — ez maga a pokol. Azt hiszem, kiáltottam. Előrenyomom a kormányt, becsűrök és vadul betaposott Oldalkormánnyal egy kétségbeesett jobb fordulót vágok ki. A szárny élen álló gépet a vihar előszele megragadja s hallatlan erővé,! löki a magasba. Szinte érzem a szárnyak nyögését, a motor remegő küzködését, s megbolondult liftként száguldunk felfelé.

Pillanatok alatt ismét felhőben vagyunk. Meg akarom

állítani fordulónkat, de a kompasz eszeveszetten forog. Érzem az akadályok, a kémények, a hegyoldalak, a bánya közelségét. Már nem gondolkodom. Halántékom lázasan lüktet. Nem tudom, lélekzem-e, de a Lorraine még egyre feljebb visz s a magasságmérőm 300 métert mutat.

Lehetetlen, hogy érzékem cserben hagyjon. Energikus csűréssel, a magasságikormány megnyomásával igyekszem egyenesbe hozni a gépet, A motort lefojtom. Az oldalozó szél még egy kicsit pofonlegyint, de aztán ez is megszűnik ... Jól van, öreg madár! — most csak ki ebből a szürkefátyolos szószból!...

A motor halkul, a gép megint nyugodtabban siklik, a magasságmérő tűje lassan ereszkedik... a műszernélküli vakrepülés szorongásával meregetem szemeimet a semmibe, — mikor jön a föld? De mi ez a kis drukk ahhoz képest, amit néhány perccel előbb a pokol tornácán éreztem? ... Mindenesetre... nem mondom ... már világosodhatna ... már itt lehetne a föld, hiszen már megint csak 100 méteren jár a mutató ... hm... kezd megint melegleni ... nohát, mi lesz ... még nincs semmi? ... ejnye... hát most már nem megy tovább ... én ... én ... gázt adok... de — itt jön valami.., út! — nem... vasút... sínek ... távíróoszlopok ... hurrá! --- meg vagyunk mentve!

Akkorát ordítok megint, hogy túlharsogom Bouvier kiáltását is. Kilógatom izzadó üstökömet, — de jó a friss levegő ... a víz ... Az eső végigcsurog arcomon, pislákolva hunyorgók és ugrálom át a távíróoszlopokat. A vasút rettenetesen kanyarog, — szüntelen fordulózással kell követnem.

Hirtelen apró őrház suhan el alattam, majd kis kert, utána sorompóval lezárt út.... újból kert és — állomás.

Sarkonfordítom a Spadot és leszorítom az alacsony épület elé.

Egy röpke pillantásra látom csak feliratát, de ez a pilanat nagy szorongást szabadít fel. Körülrepülöm Kisbér vasúti állomását, az összefutó sínek szövevényében pillanatok alatt tájékozódom s már kész is a további tervem.

Száznegyven fok alatt nekivágunk a móri horpadásnak s ráülünk az alacsony dombsorok közt vezető székesfehérvári vasútvonalra.

A sors is megszánta szegény vergődő áldozatait s kiengedte egy kicsit szorításából. Az eső megszűnt s kéthároms száz méter magasságban, jó két kilométeres látótérben suhanunk át a Bakony és Vértes között Sárrét fe^é. Ez a néhány, viszonylag nyugalomban telt perc elegendő volt, hogy felfrissítsen s ne essem kétségbe, mikor Fehérvárhoz közeledve, a felhők megint szárnyaink közt bujkálnak keresztül.

Megyünk lefelé. Az eső megint szitálni kezd s Székesfehérvárig fokozatosan erősödik, Mire a koronázó várost elérjük, a repülőtér rádióállomásának antennatornyai már csak halványan ködlenek elő. Egy pillanatig kísért a gondolat, hogy leszálljak, de Bouvier-re tekintek. Erről eszembe jut, hogy a zuáv Bukarestbe igyekszik s nagyon elkeseredne, ha a Pesten ránk várakozó csatlakozó gépet lekésetném vejle.

Megkeresem a velencei vasútvonalat s a távírópóznavadászat kezdődik elölről.

Az eső szakad, mintha dézsából öntenek. A vastag zsinórokban hulló zuhatag vad erővel véri a gépet és a látást egészen elveszi. Bőrsapkám már régen nyúlósra ázott, a víz becsorog nyakamon és végigfut a hátamon. Lassanként mind több és több csíkban érzem a víz csorgását, nemsokára borzongani kezdek. Utálatosan hideg vízben ülök.

Bouvier le akar húzódni a kabin belsejébe, de a csomagok tömkelegében nem talál utat. Látom, hogy a víz a nyitott pilótaülésekből a kabinba csorog, de nem tehetünk ellene semmit.

Öt-hat méteren suhanunk a vasútvonal felett. Néha egy-egy jegenye csetlik utunkba, ilyenkor alig van időm, hogy átugorjam. Jó, kiadós, idegekre menő játék, — felér egy éjszakai zivatar-repüléssel. A vidék vigasztalanul egyformán csillog, apró tavak suhannak el nagy gyorsasággal alattunk, — most sokasodnak, egyre nagyobbodnak, — talán a velencei tó felett járunk... Ki tudja, hiszen mindent elöntött a felhőszakadásszerű vízáradat. A Spad is, mintha nehezülne, — több gázt kell adnom hogy fenntartsam és a váratlan akadályok átugrásához szükséges sebességét biztosítsam.

Martonvásár—Nagytétény. A sínek összefutnak, szétválnak, — utak fehérlenek keresztül-kasul, nagy összevisszaságban. Kémények suhannak el mellettünk. Meg lehet bolondulni ebben a zűrzavarban... Végre jobbról opálos szürke folt, — a Duna! Szinte rávetem magam és szorosan a balparthoz simulva suhanunk a víz ellenében felfelé.

A víz már nem csorog... ömlik arcomon. Fújva, prüszkölve köpködöm a számba csurgó vizet. Érzem, hogy nincs ruhámon egy tenyérnyi száraz hely többé, — az ülésben kavargó szél kartonossá merevíti rajtam a ruhát s a hideg szüntelenül borzongat.

Kegyetlenül kínos érzés, de nem foglalkozhatom vele, mert itt sötétlik fel a Ferenc József-híd ... Átemelkedem rajta... Riadt arcok pillantanak felfelé. Egy kocsit lovak ragadnak el... csak mint villanás suhan el szemem előtt a gellérthegyi barlang ásító feketesége. Most újra égnekmeredő sötét oszlop, — az Erzsébet-híd. Éles jobb forduló

a híd eltűnik, majd újra megjelenik. Csaknem lesodrom a földig lógó esőfüggönybe elvesző csücskét, de egy pillanattal később balról hajlanak felém a templomtornyok ...

Háztetők, kémények, villámhárítók.,. mint örült kaleidoszkóp sodródnak utamba szüntelenül. Most a Rákóczi-út sarokházai villannak fel alant. A vízben csillogó utcákon semmi élet, — a járdákon nincsenek emberek. A víz széles patakokban hömpölyög a járdák mentén... Keresztben széles út, magasra kiemelkedő kupolák... a házsorok felső emeleténél mélyebben repülök. A motor dübörgése bántó recsegéssel verődik vissza a házsorok között...

Az az érzésem, hogy vesztünkbe rohanok. És az eső már nem is eső... zuhatagként szakad, mintha el akarná önteni a világot. Szemem sajogva ég a víztől, már nem is pislákolok, csak időnként tudom egy villanásra kinyitni szememet... őrület, — ezt nem lehet kitartani!

Nagy fekete függöny homályosítja el a parányi látást is, — a Keleti-pályaudvar. Ráfekszem a Kerepesi-útra, de egyszerre összefolyik minden előttem, — sínpárok ezrei kuszálódnak alattam ...

Uramisten, — csak nem tévedtem el? Házak, utcák, megint sínek, sík mező és újra fatelepek... Nincs többé tájékozódásom, — már csak az életösztön tartja kezemben a kormányt. Nem látok műszert, magasságmérőt, sebességmérőt, — nem látok semmit. Még kezemben van a kormánykerék, — látom, hogy alattam szörnyű káosz kavarog, — orrom előtt egy motor dörög, érzem, hogy a gép szárnyai fenntartanak, de nincs többé támpontom s a vakká vált madarat már csak két évtized hatodik érzéke vezeti.

Reménytvesztetten, inkább csak életösztönömet követve, már harmadszor fordulok körbe, mikor egy pillanatra megint széles út fordul alám ... Megfogom!... Végigmegyek rajta, — valahová csak elvezet... Megint

sínpárok, — keresztben hosszú zöld csík nyújtózik... Hopp, ez a Cinkotai Nagyitce erdőcskéje!...

A többi már csak mint emlék suhan át gondolatomon... Sashalom, Mátyásföld ... Éles, jobb forduló ... templomtorony ... alant fekete, lapos tetők, hangárok... repülőtér.

Gázt el, — gyújtás kikapcsolás. Gyors süllyedéssel suhanunk a csillogó tócsák felé, — most egy húzás ... Víz sistereg... magasra fröccsen. A „Spad Berlin" megemeli farkát. Egy pillanatig úgy tetszik, mintha fejreállna, aztán lassan visszaereszkedik. A farokcsúszó a latyakban erősen cuppan, aztán csak a viharzón zuhogó eső veri bántó berregéssel a szárnyak felületét.

Bouvier-re nézek. Szent Isten! — ki ez a madárijesztő? ... Most ő pillant rám. Csodálkozó pillantásában szánalom tükröződik. Aztán, mint a kutya az eső után, megrázza magát... erdalorrr!...— ordítja dühödten s leugrik a magas ülésről. A víz nagyot loccsan alatta. Kétségbeesetten áll meg. Menne, de hová? Köröttünk kőhajításnyira földig borul a láthatár s sehol semmi életjel.

Bekapcsolom a gyújtást és megforgatom az önindítót. A motor beugrik. Teljes gázt adok, hogy beguruljak, — a gép meg se mozdul, — tengelyig süllyedt a sárba.

Néhány perc múlva, a hangot követően, megérkeznek a szerelők. Nekifekszenek a szárnyaknak, — nem segít semmi. A gép nem mozdul. Deszkákat raknak a kerekek alá, a szárnyakat emelik, — végre megindulunk. Deszkáról-deszkára, csigalassúsággal, rettentő munkával, félóra hosszat vergődünk befelé a kétszáz méter távolságból.

A hangárban leroskadok az első bakra. Nincs erőm felmenni a pilótaszobába. Ólmos fáradtság ül tagjaimra. Vörösre csípett szemem sajog.

Megpróbálják a kabinba folyt vizet kimerni. Reménytelen vállalkozás. Egy találékony szerelő kihúzza a reszelőt

nyeléből s hegyes végével hasbaböki a furnértörzset. Egyik vödröt a másik után tölti a vastag sugárban ömlő esővíz, mely a szárnyak élén is szüntelen csorog.

Felvánszorgom az irodába ... száraz ruhát kölcsönöznek és beöltöztetnek.

Az autóban még elnézem, mint ömlik végig az ablakon a faleveleket leverő felhőszakadás, aztán végigdőlök s lehunyom szememet.

*

Ez volt a légiforgalom hőskorszaka.

Ma? — Boykow-műszerek ... Sperry robotpilóta ... rádióirányítás ... légmentesen záró kabinok ... nemzetközi időjelzőszolgálat... Mennyivel egyszerűbb a repülés!...

SZIVÁRVÁNYHÍD.

Ezerkilencszázhuszonhét május húsz! Örökéletű dátum a repülés történetében.

Lindbergh átrepülte az óceánt!

Évezredes álom került megvalósulásra. Az új térben szivárványhíd épült a két kontinens közé s az Újvilágot az Óvilággal összekötő hídon Lindbergh neve vonul át a történelembe.

Blériot csatornarepülése óta nem volt ehhez fogható szenzáció. Nincs más beszédtéma, nincs más kívánság, mint a csodamadarat közelebbről megismerni. De hiába fordul az érdeklődők tömege a jólértesültek felé, most senki sem adhat felvilágosítást. Mintha a jenki propaganda készítené elő a bemutatás hatásosabbá tételét, hogy az első fénykép, az első adat, a hős nyilatkozata fantasz-

tikus áron kerüljön a nyilvánosság elé s töltse vagyonukkal élelmes üzletemberek feneketlen zsebét. Pedig a gép ott szállt le a mámorban úszó, önkívületben tomboló tömeg sorai közt, mégsem akadt ember, ki ezt a pillanatot megörökítette volna. Mikor a kis Ryan gép május 21-én este 10 óra 22 perckor, a Le Bourget-i repülőtér nappali fényt árasztó sugárkévéinek tündéri világításában földet ért, a közel 10 óra hosszat szívszorongva váró embertömegek szemét a könny homályosította el s a lelkesedés minden elsöprő áradatában egyetlen hangorkánba olvadt össze százezernyi tömeg diadalordítása ... Ki tudott volna fényképezőlencsén keresztül nézni mindent elvakító új világ csodájára? ...

A tömeget Lindbergh kalapja érdekelte s a megérkezés mozzanatának nemes egyszerűsége, amint a kabinból előbúvó pilóta az első hozzáérőt köszöntötte: — I am Lindbergh!...

Lelki szemeimmel visszapillantok az elhagyott kontinensre s a pilóta együttérzésével újra élem a megváltó mozzanatot.

A Curtiss Field fényszórójának csápja tapogatózó kígyózással oson végig a hatalmas newyorki repülőtér felett. Könnyű felhőfátyol takarja az eget, a bujkáló hold sápadt derengésében finoman szitáló eső permetezi a hangárokat.

A fényszóró megtorpan. Vakító fényben karcsú monoplán alakja rajzolódik a hangár sötét hátterére. Tompa zúgással sárga-piros tankautó kanyarodik a sugárkévébe s megáll a repülőgép alumínium orra előtt.

Magas, nyurga fiatalember ugrik le a soff őr mellől: — Good evening Mister Jackson, — mennyire vagyunk?

A Ryan művek üzemvezetője bensőséggel rázza meg a feléje nyújtott kezet:

— All right, Mister Lindbergh! Háromszáz gallont feltöltöttünk, a proviant a gépben van. Tíz percig futtattuk a motort, úgy jár, mint egy kronométer!

Kedves mosoly játszadozik a fiatal pilóta gyermeteg vonásain. Élénk taglejtéssel szorítja meg az üzemvezető karját:

— Éppen megbeszéltük Rhonsvillel, hogy megnézzük a Manhattan ma esti előadását. A jó fiú már jegyet is váltott, mikor az időjelző állomástól telefonáltak, hogy az északi Atlantic felett váratlanul magas nyomás alakult ki s a depresszió Üj Fundland körül feloszlóban van, — ezt a kedvező alkalmat nem szabad elmulasztani. Rhonsvill ma reggel hallotta, hogy az Orteig-díj megmozgatta a Columbia gyárat is ...

— Hát 25.000 dollárért bizony már neki lehet vágni a pocsolyának — nevet Jackson, bár ahogy én önt ismerem, nem nagyon izgatja a pénz.

Lindbergh elgondolkozva nézi a szerelők sürgés-forgását. Alig hallja az üzemvezető megjegyzését. Lelki szemei előtt kitárul a végtelen víztükör. Kelet felé révedező pillantása áthidalja az óceán távolságait.

Maga előtt látja Parist, az álmok városát, minden pilótavágyak végső állomását. Évek óta kísért a cél a légen át összekötni a kontinenseket. Hawker és Alock Bátor nekilendülése megtorpant a nagy víz hullámain... Mindennek korához kell érnie. Neki most sikerülni fog. Huszonöt esztendejének fiatalos lendületével, sok éves pilóta múltjának bőséges tapasztalataival és azzal a nagy nagy akarással, mellyel a távolba néz, legyűri a nehézségeket, hogy elvigye az Üj Világ üdvözletét az 5reg Európának.

Átkerül a gép túlsó oldalára és óvatosan bújik be az ajtót helyettesítő keskeny nyíláson. Két hatalmas benzintartály között kúszva húzódik a pilótaülésbe. Nem gyújtja meg a belső világítást, mert a feje felett hagyott ablakon tejszerűen ömlik el az egész gépet bevilágító reflektor fénye. Pillantása a benzinmérőt keresi. Helyeslőleg biccent fejével. 1350 liter üzemanyag biztosítja útjának sikerét. A benzin... pompás 200 lóerejű Wright Whirlwind motorának éltető eleme. Ameddig ez a táplálék ki nem fogy, Charles Lindbergh nem jön le a földre, ha az óceán mégegyszer olyan széles volna is. Egyelőre 40 órája biztosítva van.

És ha megáll a motorja? Nem, erre nem is szabad gondolnia. Bár számolt minden lehetőséggel. Összehajtott és néhány perc alatt felfújható gumicsónakja ott van könnyen hozzáférhető helyen elraktározva, — fenntartanák az addig részben megürült hatalmas benzintartályok is. Aztán ha nincs is rádiója, mert annak súlya helyett is inkább benzint visz magával, vízre ereszkedve jelet ad majd az ülése karfáján lógó világító pisztollyal, míg észre nem veszik... Észreveszik? — Lindbergh elmosolyodott. Majd észreveszik az európai kontinens felett, de Parisban minden bizonnyal!... Addig nincs más dolga, mint Pionier navigációs műszereit figyelni.

Talán még enni sem fog. Mint jó pilóta, beszerzett ugyan négyet az amerikai hadsereg napi adagokra osztott élelmiszercsomagjaiból, de magában csendesen óhajtotta: — sohase kelljen hozzányúlnia. Vizes kulacsa már más! Ez lesz az üzemanyag, mint motorának a benzin. Az ő motorja a szíve ... a keménykötésű, amerikaiba oltott svéd mivoltának bizonyítéka... mozgató rugója. Nemes anyagból kovácsolt; mérlegelésében sem dobban hangosabban, vagy talán egyszer, csupán egy pillanatra, mikor

jóságos anyjának fehér arca ködlik fel előtte: — hogy ujong majd „MAM" boldogságában ...

A reflektor fénye egy pillanatra kialszik, a kabinra sötétség borul. Aztán újra felvillan a fény... kettő ... három... Fehér csóvák futkároznak a kabinablakon keresztül. Lindbergh kibújik szűk odújából. A szitáló esőben a newyorki rendőrség motorkerékpáros különítményének tagjai jelentkeznek, hogy átvegyék a gép őrizetét az indulás pillanatáig. Lindbergh kiadja az utasítást a baragráf lepecsételésére, aztán beül kis kocsijába, hogy szállására térjen. A nagy út előtt jó lesz néhány órai pihenés.

*

Lassan dereng a hajnal, nehezen akar világosodni. Az eső még egyre szitál, csak a scotlandi homokdúnák körül szaggatja a ködöt a tengerpart légmozgása. Az alvásból semmi sem lett, a csomagolás elvette utolsó, pihenésre szánt perceit is. De mi ez a kívánalom ahhoz a forró vágyhoz képest, minél előbb ott ülhessen a kormány mellett, hogy nekivágjon a nagy Ismeretlennek.

Ahogy közeledik az indulás pillanata, egyre tisztábban érzi, hogy nem csupán sportszelleme irányítja vállalkozását, hanem az a nagy felelősségérzet is, amely repülése fontosságának tudatára tölti el lelkét. Két világ figyeli, — embermilliók reménykedő, aggódó szeretete kíséri szárnyrakelésének pillanatától minden lépését — az aviatika hiteléért. Charles Lindbergh ebben a pillanatban a technika, a kultúra zászlóhordozója, mert vállalkozásának sikerével új fejezetet nyit az emberi művelődés történetében.

Hét óra felé megszűnt az eső. Kitárulnak a hangár kapui, féltő kezek a starthelyre vontatják az útrakész

repülőgépet. Lassú, óvatos menetben motoros rendőrök fedezete mellett ér a hatalmas vászonmadár a Roosevelt-tér nyugati sarkába, ahol mégegyszer átvizsgálják és feltöltik a hatalmas tartályokat.

Hét óra 40 perckor megperdül a légcsavar és egyenletes, lassú futásban jár a motor a bemelegítéshez. Lindbergh mögött bezárul az ajtó, a kívülállók szíveinek dobogása egybeforr a motor ütemes zúgásával. Nyolc perccel később elhalkul egy pillanatra a Whirlwind dübörgése. A szerelők elhúzzák a kerekek elől a fékbakokat, aztán teljes gázzal hördül fel a motor s a Spirit of St. Louis nekiiramodik a mezőnek.

A történelmi pillanatban döbbenetes csend ül a nézőtéren. A szívek ott szoronganak a torkok körül, — izgalom, meghatottság fojt el minden szót. A Ryan-gép magasra emelt farokkal, egyre gyorsuló mozgással fut keskeny kereke" n. Már elérte a repülőtér közepén festett jelzést, még mindig nincs a levegőben... A több napos esőzéstől felázott talaj szemmel láthatóan fékezi a kerekeket. Most... végre elválik a talajtól. De nem emelkedik, a repülőteret szegélyező nagyfeszültségű vezeték pedig ijesztően közeleg... Az idegek pattanásig feszülnek ... egyesek nem bírják tovább s itt is, ott is a rémület kiáltása hangzik fel. Már csak néhány méter... ebben a pillanatban a gép orra megemelked k s a Spirit of St. Louis könnyed biztonsággal, csaknem 10 méter magasan húz el a veszélyes pont felett.

Olyan mámoros ujongás söpört végig a repülőtéren, mely másodpercekre még a motor bugását is elnyomta. A Ryan-gép pedig lassú, lapos balfordulóval elhajlik északkelet felé s beáll a kompaszkurzus irányába. Egy Curtiss Orion-biplán, mely fotográfust vitt magával, egy ideig még követi a gyorsan haladó gépet, aztán visszatér

s a Spirit of St. Louis 1927 május 20-ának reggelén eltűnik a barátok szeme elől

A ködfátyol lassan oszlóban, Cap Cod körül teljesen felszakadt s Új Skócia felett végre kitárult a tenger végtelen láthatára. A Ryan alacsonyan repül, alig néhány méter magasságban húz el a part mentén cirkáló vitorlás hajók felett. Időnként még zivatarzónákon halad keresztül, — a földön hónyomok fehérlő foltjai mutatják a több napos depresszió átvonulásának útját, messze kelet felé pedig alacsony köd takarja a part vonalait s a tenger zöldjéből élesen válnak el úszó jégmezők fehér üstökei.

St. Johnnál Lindbergh elhagyja az amerikai kontinenst ... lassan ködbevész az utolsó leszállási lehetőség s délfelé ott morajlik alatta a végtelen tenger habos hullámaival, honnan nincsen már visszatérés, csak mindig előre... a nagy, a végső cél felé!

A motor egyenletesen tompa morgása megnyugtatóan érzékelteti, hogy minden rendben van. Felette az égbolt foszlányos, magasan úszó felhőivel, alatta a zöldeskék víztükör bizonytalan szürkeségben olvad össze az ég horizontjával. Fokozatosan csökkenti a motor futását, amíg műszerei után is teljesen vízszintesen halad a tenger felett.

Most, hogy benzinkészletének fogytán, a reggel még túlterhelt gépe nem kívánja a kormány állandó nyomását, ráér önmagával is foglalkozni. Előbb még csak bizonytalan érzésben, később mind tisztábban alakul ki benne egy prózai tudat: — megéhezett.

Ahogy azonban a napi adag csomagjára esik tekintete, rövid mérlegelés után két narancs mellett dönt. A kormányt térdei közé fogva hámozza meg a gyümölcsöt s úgy felüdül tőle, hogy lemond minden további étkezésről. A narancsmagokat maga mögé köpködi s eltalálja vele a törzsbe épített benzintartályt. Pompás, ez nagyszerű

mulatság! Most ujjai között megnyomja őket s úgy ugrasztja a tartály falára szegecselt, zsebkendő nagyságú lemeznek. Számolja a találatokat s megelégedett örömmel állapítja meg, hogy 50 százalékos biztonsággal célzott. Alatta a könyörtelen tenger mélysége ásít, előtte ezer kilométerek bizonytalansága és — Lindi — szórakozik.

Ebéd után az ébrentöltött éjszaka fáradsága jelentkezik. A motor álmosítóan morog... olyan jó lenne egy kicsit elnyújtózkodni. Mit is tegyen a bágyadtság ellen... Végigellenőrzi a navigációs műszereit, irányát pontosan tartja. Gnomonikus és merkatoriális beosztású térképei enyhén hajló félkörben, 160 km-es szakaszokban mutatják előírt útirányának vonalát, így átlagosan óránként kell csak kurzust változtatnia. Hatezer kilométeres útjának egyhatodát repülte át eddig s *még* 2000 kilométert kell tenger felett megtennie.

A levegő meglehetősen nyugodt, a nagyszerű Ryan rebbenés nélkül úszik, jóformán nincs-is mit tennie. Hirellen elhatározással fojtja a motor futását s lassú siklórepülésben ereszkedik le a végtelen víztükör felé. Száz méter magasságban repül egy ideig s ablakán keresztül figyeli a hullámok játékát. Az álmosság azonban nem szűnik. Most régi cselhez folyamodik ... lemegy 3—4 méterre a zajló hullámok fölé s elkezdi vadászni a magasabb tarajokat. Néha csak centiméterekre suhan át a feltornyosuló vízcsóvák felett s ez a játék megy órákon keresztül, nem adva módot, hogy önmagával foglalkozzék.

De vigyáznia is kell, jóval északkeletre jár a hajók rendes útvonalától s a hidegebb zónában még sűrűn bukkannak fel a tenger áramlásától sodort jégmezők. A nap időnkint átsüt a felhőkön s megvilágítja a havas foltokat, melyek élesen válnak el a tenger zöldjétől, aztán a körvonalak fokozatosan elmosódnak s a kis ablakon át

rőt lila fény kezd derengeni... a leszálló alkonyatban láthatóvá vált kipuffogó lángok lobbanása.

Vízközeiben mindjobban sűrűsödő ködképződés indul meg, a láthatár szűkül s kevéssel fél kilenc után beáll a teljes sötétség. Az éjszaka átvette birodalmát.

Műszerek foszforeszkáló számlapjai zöldes fényben sugároznak, a magasságmérő mutatója lassú mozgással halad felfelé. Ezer méter magasságban lefojtja a motor futását, most minden figyelmét a tájolás köti le. Egy órai repülés után a felhőbe gomolyodó köd eléri a gépet. Lindbergh kénytelen magasságát továbbfokozni. Köd és gép versenyt emelkednek felfelé, míg végre a Ryan kerül ki győztesen... a sűrűn gomolygó viharfelhők alul maradnak s amint 3000 méter magasságban kiemelkedik a cumulo-stratusból, megpillantja végre a halványan derengő csillagokat. Hiába keresi azonban a holdat, — nincs sehol, csak vigasztalan sötétség köröskörül.

Időnként el-eltűnnek a csillagok is s a láthatáron villámok kékes fénye cikázik át. A hirtelen támadt világosságban gigantikus felhőtorony bukkan elő s az addig csendesen repülő gép himbálózni kezd. A levegőben feszült nyugtalanság vibrál, — köröskörül súlyos gomolyokban hömpölyögnek a felhőtömegek, — vihar van készülőben.

A pilóta keményebben markolja a kormányt, tudja, hogy önmagára utaltságában minden rajta múlik. A hatalmas monoplán bakugrásszerűen botlik az áramlásban, a motor fel-felbúgó moraja érzékelteti, hogy a Whirlwind is keményen küzd a feléje törő léghullámokkal. Időnként megzörren a felső világítóablak táblája, jégverés paskolja a Ryan szárnyait. Éles fordulattal irányítja vissza a gépét s kerülgetni kezdi a lecsapódásban lévő felhőtorlaszokat. Λ villámok cikáznak és félelmetesen szép tömegben

hömpölygő felhők húznak el a 200 kilométeres sebességgel száguldó gép körül. Az Ember küzd az elemekkel. Már nem érez fáradtságot, nem kísérti az álom lenyűgöző érzése, idegei megfeszítésével dolgozik, mint a hajó kormányosa a vihartól korbácsolt tengeren, hogy irányban tartsa imbolygó gépmadarát. Az előbb még egy ponton álló mutatók valóságos táncot járnak a műszerek számlapjain, a fordulatszámláló tűje ideges vibrálással járkál szüntelen s sebességmérője 40 km-es különbségeket játszik.

A fiatal pilóta gyermekarcán dacos vonás ül, ő már tudja, hogy meg fog küzdeni az elemek haragjával. Az órák mégis csigalassúsággal múlnak s amint éjfél után a megszakadt felhők közül ismét előtűnnek a csillagok s a hold sápadt fénye bevilágította a mélyen alant csillogó tengert, az ismét kezes báránnyá szelídült gép kabinjában megkönnyebbült sóhaj szállt fel a Mindenhatóhoz, hogy a nehéz órákat átélni engedte.

Túl van a kritikus időponton. Már megpihenhet. Most érzi csak, milyen meredten ült, amint görcsös ujjakkal markolta órákon keresztül a kormányt, s valósággal belekábult a műszerek s az iránytű vizsgálatába. Nemsokára hajnalodik... odaát Európában most már reggel van s Paris készül fogadtatására. Milyen jó volt, hogy St. Johnig követte az amerikai partokat, így még világosságnál látták s tudják, hogy nekivágott a tengernek. Különben úgyis mindegy... 12 órája lebeg az óceán felett, de még nem látott hajót s egyetlen élőlényt sem. Talán ott lent, sok ezer méteres mélységben repked még néhány sirály az úszó jégtömbök körül; de azok is mind gyérebben mutatkoznak, amint lassan dél felé hajlik el kurzusa s a kabin zérus fok körül volt hőmérséklete megint kissé emelkedik.

A hold fénye egyre sápad s kelet felől mintha világosodna a horizont sötét vonala . . . Hajnalodik. Fény derül

a szárnyak felett, szemekben és lélekben, erő, önbizalom s nagy elszánt akarat acélosodik megdobbanó szívében. Most már nem jöhet semmi. Hiába hoz a nap feltörő sugara újból ködképződést, könnyű szívvel adja át magát a vakrepülésnek, hogy órákon keresztül bujkálva a megmegszakadó ködfoszlányok között kivárja, míg a nap felszívja a tenger utolsó páráját is. Mehet tovább a hullámvadászat, egyetlen szórakozása nagy magányában.

Megint ott suhan a végtelen víztükör felett, alig 30 méter magasságban. Micsoda veszély a futókerekes szárazföldi gépnek! De eszébe sem jut a gondolat, — a Whirlwind valóban úgy jár, mint az óra.

Erős északnyugati szél fodrozza a hullámokat s ahogy érzi célja közeledtét, úgy nő szívében az izgatottság is. Szemei előtt víziók kelnek életre... partokat, szigeteket lát a távol ködben felbukkanni s ezek a képzetek néha oly élénkek, hogy megzavarodna, ha térképei nem mutatnák világosan, hogy útvonalán nincs más, mint a tenger végtelenje.

A nap delelőn áll, enni is kellene valamit. A türelmetlenség azonban már fogva tartja, váltakozva repül 500 méter és a tenger szintje között. Órákon keresztül kutatja át lázas pillantása újra és újra a horizontot... végre ... délután, kissé délre útvonalától, fehér vitorla bukkan elő a tenger kékjéből... aztán egy második ... harmadik... halászbárkák, a part közelségének kétségtelen jelei.

Most már dalol. Fütyörészik és három-négy méter magasságban játszik a fehér hullámtarajok felett. Embert akar látni, élő lényeket sok órás egyedülléte után. Egyenesen nekirepül az első vitorlásnak, de nem lát senkit. Megkerüli a másodikat: ijedt, csodálkozó arc jelenik meg a kis halászhajó kajüt ablakában. Az a gondolata támad,

hogy tájékozódást kérhet, de aztán eszébe jut, hogy azok odalenn talán nem is értenek az ő nyelvén... Mindegy!

Nekirepül a következő bárkának, honnan viharosan integetnek feléje. Hirtelen lezárja a gázt és kiordít ablakán: — merre vezet az út írlandba? Nem kap választ, de ez már nem aggasztja, csak saját hangját akarta hallani. Túláradó jókedvében játszani kezd a kormánnyal és hullámvonalakban siklik a tarajos víztükör felett.

Észrevétlenül repülnek a percek és alig fél órával később ködbe burkolt láthatáron feltűnik végre valami... már nem vízió, valóság... a Valencia-sziget szaggatott partvonala. A Dingle-öbölben álló hajók kürtői vastag ködcsóvával üvöltenek feléje, zsebkendők fehérje csillan a napfényben, szinte hallja az alant állók extatikus üvöltését.

Vízszintesre nyomott magassági kormánnyal sietteti gépét. Az Írország és Anglia közötti tengerszakaszon hajó hajót követve, szinte vezeti helyes irányban. Két órai repülés után átjut a Szigetország felett... megjelenik a La Manche csatorna, melyet Blériot hidalt át elsőnek csaknem egy évtizeddel előtte. Nem rejtheti el meghatottságát, mikor Cherbourgnál eléri a francia partot, honnan nagy elődje ugyanolyan elszántsággal vágott neki a bizonytalan tengerszakasznak, mint most ő a százszor akkora óceánnak... Mégegyszer hosszú pillantást vet a lassan ködbevesző tengersáv felé: Good bye father Blériot!

Most azután előre, már csak egy ugrás a cél! Kutató tekintete átröppen fel nem mérhető távolságokon... Nyugat felé csodás tisztaságban terül el az európai kontinens. Innen 1000 méter magasságból eljut pillantása akkora területre, mit milliók egy emberöltő alatt sem láthatnak meg. Már tudja, hogy üzemanyagával jól gazdálkodott s

Parisig még feleslege is marad, hát nem sajnálja a Whirlwind fordulatszámát.

A nap lassan lebukik a látóhatár mögé s megjelennek a london—párisi légi járatok útvonalának jelző lámpái. Milyen más érzés így, a félóránkint egymást követő repülőterek felett... Úgy érzi magát mint a győztes versenyző, ki a célszalag elszakítása után még tisztelgő körét futja a közönségnek. Negyed órája figyeli már azt a sajátos derengést, mely egyre rózsaszínűbbre festi az ég alját, .. közepén óriás felkiáltójel ágaskodik káprázatos fényárban ... az álmok városa … Paris!

Pontban 10 órakor megszólal a le-bourget-i repülőtér parancsnokának telefonja. Az Eiffel-torony megfigyelője izgalomtól elfúló hangon, szaggatott szavakban adja tudtul, hogy egy idegen repülőgép köröz ezer méter magasságban a torony felett... irányt vesz a bourget-i repülőtér felé... Magasfedelű monoplán. Csak az amerikai lehet!

A következő percben megafonok hangja inti csendre a közönséget. A katonai parancsnokság utasítására megállanak a motorok, elhal minden zaj s reflektorok fénye ömlik el nappali világossággal a hatalmas repülőtéren. Százezer ember hallgatózik lélegzetvisszafojtva a néma éjszakában.

Végtelennek tűnő percek... aztán mind tisztábban kivehető zúgás jelentkezik, a motor nélkül sikló gép jellegzetes susogása. Aztán hirtelen felmorduló motorzaj nyomán, szemmel követhető magasságban átzúg a repülőtér felett a nagy Ismeretlen, egy csodaváró világ álomhercege, a túlsó világrész üzenetével. A motorzúgás körülfut a téren, aztán elhallgat s ebben a pillanatban a ban-

gárok felett cirkáló fényszórósugár elfogja a lefelé sikló gép alakját...

Ami ezután történt, őrök időkre a történelem egyik legnagyobb mozzanata maradt. Százezer ember ajkán morajlik fel az extázis kitörő rivalgása. Az emberáradat megmozdul... a repülőteret szegélyező betonkerítés hatalmas oszlopai egyetlen roppanással dőlnek ki s a fékevesztett emberáradat feltartóztathatatlan, mindent elsöprő rohama önti el a repülőteret.

Mint feldúlt hangyaboly nyüzsög, gomolyog az áradat a leszálló gép felé. A levegőben összefolyó hatalmas hangorkánban éljenez, ordít, tombol egy nemzet lelkesedésének, felszabadult örömmámorának rivalgása. Mindenki első akar lenni, hogy saját szemével lássa ... hogy csak egy újjal érinthesse... talán kezét szoríthassa meg annak, ki emberfeletti, nem remélt teljesítményével műszaki világunk hőse, s Paris csodaváró egének fénylő üstököse...

És a ziháló, forrongó embertömeg közepette, feladva minden reményt próbál kijutni szűk kis ajtóján egy csapzotthajú gyerekember. Hol mosolyogva, hol értelmetlenül nézi az érzelmeknek ilyen mámoros kitörését. Nem ért egy szót sem a körötte kavargó hangorkánból. Már közel félórája imbolyog holtfáradtan teste az embertömeg feje felett... hiábavaló minden földrejutási kísérlete, — megadással tűri, hogy labda módjára kézről-kézre, adják. Bordage ezredes, a repülőtér katonai parancsnoka vörösregyúlt arccal szólítja katonáit, de szava elhal a tomboló zajban. Az álommadár is meg-megbillenő szárnyakkal sodródik ide-oda, félő, hogy szétforgácsolja az emberek határtalan lelkesedése, mely ebben a pillanatban nem féltő tisztelettel, hanem attól a vágytól űzve keresi

a géphez vezető utat, hogy csak egy szilánkot is leszaggathasson róla.

Gépet és pilótát meg kell menteni a szeretet fojtogató túláradásából. A kétségbeesés az ezredest találékonnyá teszi. Kiragadja Lindbergh kezéből pilótasapkáját s azt hirtelen elhatározással egy közelben álló amerikai riporter fejére nyomja: — Itt van Lindbergh! A közönség figyelme feléje fordul... az ezredes és a pilótasapkás férfi — hát persze az a Lindbergh ...

— Gyorsan, gyorsan a fogadóbizottság elé — kiáltja újból az ezredes, mire vállra kerül az ál-Lindbergh s a tömeg harsogó ujongásától kísérve sodródik lassan a központi épület felé, míg az igazi Lindbergh a katonai repülők védőszárnyai alatt felkerül az egyik hangár tetejére s onnan nézi fátyolos szemekkel világraszóló teljesítményének feledhetetlen fináléját.

*

Nehéz álomból ébredtem.

Rengeteg víz felett repültem. Órákon keresztül hallgattam a motor egyenletes mormolását, időnként azonban mintha magasabb hangon berregett volna ... most is hallom még ezt az éles, bántó berregést...

No persze, — hiszen ez nem is álom, — a csengő szól hosszan, türelmetlenül... Valaki régen nyomja, lalan ez a képzettársítás adta az álomképet is... a motor bántó recsegését...

Kiugrom az ágyból. — Kinek jut eszébe ilyen hajnali órában költögetni? Csak nem forgalmi útra kell megint mennem, talán ismét egy ..supplémentaire" járattal Pancsovára, vagy Bécs felé... ördögbe is, várhattak volna, legalább addig, míg valahol elérem a túlsó partot... már nem lehettem messze Európától. . Milyen érdekes

lett volna, ha Lindbergh nyomán megérkezem.,. mondjuk Budapestre!... miért ne? Hogyan is mondja Zrínyi, a költő? — Egy nemzetnél sem vagyunk alábbvalók. — Magyarok az óceán felett... Erről ámodtam éppen...

Sebtében magamra kapóin hálókabátoma-t és megyek ajtót nyitni, A veranda ablakán át a felkelő nap sugarában fürdő égboltra esik pillantásom: — az idő derült, nyugodt. Na, nem bánom, jöjjön az a soros út .. .

Az ajtónyíláson Adorján János, az első rákosi pilóták egyike és Bel¡a Andor barátom, az Est munkatársa esnek be. Szó szoros értelmében feldöntenek. Jó időbe telik, míg sikerül őket leültetnem, de reggeli toalettem miatt már hiába mentegetőzöm. A barack és cigarettánál végre megtudom jövetelük célját.

Óceánrepülési Ez a varázsige, amelynek kábulatában ringatózik ma minden jótét repülő lélek. Ha okkultista lennék, most megállapítanám, hogy a szellem jelentkezett ... Egy éjjelen át meredisni vágyó érzéssel, reménykedő álomképben a túlsó part felé ... most itt vannak szeánsztársaim és az ébrenlét valóságába ültetik át az álomképet.

— Ami Lindberghnek sikerült, megcsináljuk mi is — magyarázta Adorján bensőséges lelkesedéssel. Nézd, te most légiforgalomban repülsz, — jó kondícióban és gyakorlatban vagy. Gyakran teszel utakat nagy terheléssel, a francia gépek erős motorral repülnek, -— semmi sem fog nagyobb nehézséget okozni. Ezt a határtalan lelkesedést nem szabad kihasználatlanul hagyni. Lélektanilag itt a pillanat...

— össze keli fognunk minden erői -— folytatja Bella kipirultán. Gyűjtést indítunk. Megszervezzük a társadalmat és a mozgalomba állítjuk a sajtót. Művészek, énekesek, muzsikusok díjtalanul bocsátják tudásukat rendelke-

zésre, a társadalmi egyesületek, bajtársi szövetségek, az ország apraja-nagyja mind egyek lesznek az igyekezetben. Meglásd — szorítja meg karomat — néhány hét alatt együtt lesz a pénz, — megrendelünk egy modern távolsági gépet, kiutazol Amerikába, előkészítjük a repülést és nekivágsz annak a .., pocsolyának, hogy megmutassuk a pemákoknak és a cigányoknak, hogy összeszoríthatnak határaink közt, de a magyar mivoltunkat nem fogják megtörni tudni soha!

Míg beszélt, lágy vonásai megkeményedtek. Néztem hullámos szép haját, csillogó szemeit, hallgattam meleg hangjának dallamos zengését — és az volt az érzésem, ha tíz, száz ilyen Bella Andort állítunk a magyar tömegek elé, magával ragadják az emberek képzeletét és felgyújtják a lelkesedést, melynek lángjában megfogan az Eszme. De ismerem fajtámat... Hátha csak szalmalángban lobban el a lelkesedés s annyi igyekezet s jószándék válik semmivé? ... Nem, nem szabad kétkednünk, — ennek az eszmének testet kell öltenie, — a magyar revízió gondolatának át kell szárnyalnia a kontinens határain s meg kell mutatni a világnak, hogy létünkért folytatott harcunkban nincs megalkuvás!. . . Nem, nem, soha!...

A ház megélénkült, az utcán emberek siettek dolguk után, míg befejeztük az előzetes tanácskozást. Közöltem barátaimmal, hogy boldog örömmel vállalom a feladatot, amihez még forgalmi társaságom engedélyét kell kikérnem. Megtanácskoztuk, hogy második, harmadik pilótát is számításba veszünk.

Elsősorban a forgalmi pilótákra gondoltam. Molnár, Újvári és Endresz nevei kerültek felszínre, de latolgattuk Grosschmid, Minár és Maier részvételét is. Az óceánrepüléshez jó kondíció, széleskörű pilótaismeretek, higgadtság, kitartás és jó ítélőképesség

kellenek. Amint sorra vettük a számításba jövők neveit, Endresz főhadnagynál mindig újból megragadtunk. Elhatároztuk, hogy másnap felkeressük a Spolarich repülő asztalánál, ahol az érdiek társaságában szokott feketézni. Nincs is különösebb elfoglaltsága, szabad és tele van szárnyaló akarattal.

A mondott időben csakugyan megtaláltuk baráti körében. Mint az egész ország minden sarkában, persze a Spolarich-asztalnál sem folyt másról a szó. Röviden vázoltam Endresz előtt terveinket s közöltem, hogy rá is gondoltunk a pilóták összeválogatásánál. Csendesen bólongatott, aztán a nála megszokott kedves mozdulattal fordult felénk:

— Hát nézzétek, urak, az óceánrepülés nekem való... Nagyon erős vagyok, — szorongatta megfeszített bicepszét — és nagyon egészséges. Hát ha úgy gondoljátok, hogy én repüljem át az Óceánt, nem bánom, én szívesen átrepülöm, akármilyen madár .is kerül nekem, csak legyen jó motor, mert az Óceánon ott is vannak depressziók — lengeti kezét a padló fölé hajolva. — Ahhoz kell sok lóerő ... — Tűnődve hallgat egy pillanatig, aztán elmélázva mondja: — Egy jó motor, az nem rossz!...

Mindnyájan mosolygunk és ebben a pillanatban tudjuk, hogy — Endresz Gyurka átrepüli az Óceánt!...

ÉJJEL PARIS FELETT.

„Le Bourget, Mesdames et Messieurs, descendrez — s'il vous plait!”

A fekete uniformisba bujtatott konduktor kisasszony széles mozdulattal tárja szét a villamoskocsi zárókorlátját s a tolakodás, veszekedés, szitkozódás nélkül kifelé tóduló

közönség egybeolvad az autókon, motorkerékpáron, biciklin s gyalogosan igyekvőkkel, akik Paris legnagyobb repülőterének kapuján kedvenc és megszokott vasárnapi szórakozásuk színhelyére igyekszenek jutni.

Színes, tarka kép a végeláthatatlan sorok felvonulása. Ameddig szemem ellát, a nyílegyenes flandriai úton, legalább ötszáz autó és öt-hatezer ember halad lassú mozgással a repülőtér felé, hol már teljesen ellepte a beérkezett közönség a Lindbergh-emlékszoborral ellátott nagy teret, hangárok közeit s a magas vasráccsal ellátott sétány útjait egyaránt. A nők, az utolérhetetlen párisi ízléssel készült toalettekben, — a férfiak ezzel szemben sport- és baszksapkában, a madárvilágban megszokott kép ellentéteként — szürkék, jelentéktelenek, — de ki-ki párjával, mert a francia egyedül vagy saját nembelivel kirándulni nem megy soha.

Aviation! Ez az a varázsige, melyet a francia úgy mond, mint mi említjük Magyarhonban Szent István napján a — Körmenetet! Aviation! — Az ő szemükben ősjogon született, különlegesen francia nemzeti érzést tápláló, szívhez nőtt „Fogalom"! Ezt a közönséget nem kíváncsiság hozta ide ki, hanem a büszkeség: — látni, mit produkál az ő pénzén táplált, az ő szeretetével fejlesztett francia repülés. Ez az ő erejük s aviatikai nagyságuk titka. Nincs egyetlen francia, kinek szemében a repülés szeretete, támogatása ne a „Gloire" tartozéka lenne. S míg szerte Európában vasárnap kihaltak a repülőterek, — itt olyan mozgalmas élet folyik, mint nálunk talán csak egyszer az évben, egy heteken át beharangozott, látványos repülőnapon.

Pedig az idő nem is kedvez. Csúnya szélrohamok cibálják dühödten a hatalmas betonhangárok tetején lengő széjlzsákokat, — az égen alacsony felhők húznak s időn-

lient finom esőt permeteznek a közönség nyakába. — Rá sem hederítenek.

Az előtérben hosszú, régi építésű fahangár előtt szép sorban rajzanak a sétarepülést lebonyolító társaság cifra sárga gépei. Hatalmas tábla hívja fel a publikum figyelmét a „légi keresztelőre", az első felszállásra. Miként nem lehet igazi debreceni az, ki még nem volt a Nagyerdőn, — nem valódi párisi, aki a Szajna királynőjét még nem látta a magasból. A kis két- és négyüléses gépek körhinta módjára kergetik egymást a fővárosi fölé, hiszen egy ilyen, közel félórás út csak 100 frankba (22 pengő) kerül, ennyit pedig minden francia megtakarít a légi keresztelőre, ha mindennapos aperitifjéről kellene is egy hónapig lemondania.

Míg a C. A. F.-társaság a közönséget kocsikáztatja, a levegőben szünet nélkül cikáznak a gyakorlatozó katonai gépek és repülőrajok. Itt egy Nieuport Delage vadászgép veti már huszadszor a „looping the loop"-nak nevezett cigánykerékfordulót, — amott két Dewoitine akrobatagép egy Hanriottól követve pereg alá orsószerűen: — képzelt légiharc! Majd lassú méltósággal s félelmetes dübörgéssel egy 18 gépből álló Breguet felderítő raj vonul át a repülőtér felett, mint vándor darvak, ékalakú tagozódásban,

A közönség lelkesedik s komoly aggodalommal figyeli egy-egy merészebb pilóta mutatványait, mintha saját vagyonáról s életéről lenne szó. Egyszerre az egyik feszálló Bréguet-gép keréktörés következtében átbukfencezik a földön s jóidőbe telik, míg a pilóta a gép mellett láthatóvá lesz. Mindezt a közönség rendkívüli izgalommal figyeli s a megkönnyebbülés moraja zúg végig sorain, amint az összetört géphez kirobogó autóból zsebkendőlengetés jelzi, hogy a pilóta sértetlen maradt.

S itt egy kép villan át emlékezetemben. A közönség

»oral közt sétáltam „civilben” a múltévi pesti mátyásföldi repülőnapon. Egy Junkers „A 20-as monoplán műrepülést mutatott be. Egyszerre a pilóta elállítja motorát s szépen, szabályosan lecsúsztatja a gépet. Egész a földig. A közönség, persze, ezt nem érti. — Jesszus, — lezuhan, — lezuhan! — zúg végig a soron, — ám a Junkers ismét magasba szökken s repül tovább. Ebben a pillanatban egy padon ágaskodó „dáma” csalódottan fordul társaságához: mondja már... mit viccel ez itt nekem?! Mire ez a nagy gezéresz? Hisz le se zuhant!... — pedig abban van legalább valami izgató!...” — Mondanom sem kell, hogy azt a „hölgyet” itt ezért a kis elszólásért — meglincselték volna!

Az összetört gépet nem vontatták félre, — ott szerelték le a baleset színhelyén, — a közel három kilométer hosszú repülőtéren ezalatt zavartalanul bonyolították le a forgalmat.

A központi igazgatósági épület tetején elhelyezett megafon messzehalló hangon jelzi minden gép érkezését, indulását. Álló, álló! (halló-halló!) Aer Union EBDE öt óra 15-kor Sangatte felett, ENPG a Csatornán (La Manche), AIRT 18 utassal leszállt — hangzik egyre-másra a különféle forgalmi gép rádiójának jelzése s most egy félóráig olyan forgalmas a vámépület előtti betontér, mint egy központi pályaudvar.

Csupa többmotoros, hatalmas, 6—24 személyes utasgép fordul meg az ellenőrzőállomás előtt. A meggypiros Lioré Olivier, a barna „Goliath”, a világoskék Bréguet, fehér Armstrong és Handley Page, sötétkék Potez és galambszürke Jabiru-gépek tarka seregében ott a hatalmas ezüstszínű német Junkers és égszínkék Fokker is. Csendesen suttogó megjegyzések beh sok irigységet, keserűséget takarnak, — hiszen itt mindenki tudja, hogy a

világ legkiválóbb utasgépei — a német gépek! S most aligha áldják azt a politikát, amely a németeket addig kötötte gúzsba, míg a korlátozott munka eredményeként a „Michl" megteremtette a legkiválóbb forgalmi géptípust, melyhez hasonlót a francia technika minden erőlködése sem képes felmutatni. S mennyi lelkitusa s megalkuvás eredménye volt, míg végre ők maguk is megvásárolták s forgalomba állították — a gyűlölt „boche" konstrukcióját ...

Lassan sötétedik, az óriási repülőteret szegélyező hangárok tetején piros jelzőlámpák gyúlnak ki, az északi sarokban pedig egyszerre vakító fénycsóva villan át a repülőtér felett, a forgótoronnyal ellátott világító bástya 500.000 gyertyafényű reflektora. Szabályos időközökben csap ki a fény csóva a világ négy tája felé, messzire jelezve a közelgő gépeknek a repülőtér fekvését és a leszállás helyét.

Percbe sem telik s a közönség már megszállta a hatalmas büfféépület lapos tetejének minden talpalatnyi pontját, míg egy udvarias fényszóró nappali fényt áraszt a terrasz közönségére.

Félóra múlva a megafon jelzi, hogy a legközelebbi érkezés éjfél előtt háromnegyed 12-re várható. Ezt az időt azonban már mégis inkább a boulevardok sétányain vagy a caffé-restaurantok utcára kitelepített „kertjében" illik bevárni. A közönség lassan oszladozni kezd, hogy egy hét egyhangú robotját követő vasárnap újra feketére telítse az aerodromot, amely minálunk Pesten olyan árva, mint maga a levegőnk, amelynek kétharmadát területeinkkel együtt elvesztettük.

Leon Rugamère-rel, a légiforgalmi társaság egyik pilótájával megvacsorázom, aztán egy fekete mellett üldögélünk a terraszon a sötét, csillagtalan éjszakában. Távolból

idesötétlenek a katonai hangárok körvonalai, — itt-ott sejtelmes világosságként egy-egy kinnmaradt gép szárnya bontakozik ki a sötétségből. Lassanként kialszanak a helyzetlámpák is, csak a repülőtér szegélyét jelző apró fények csillannak meg, mint szent jánosbogárkák fosztorfényes látománya. Egy traktor tompa puffogással dohog a hangársoron, — az utolsó gépeket vontatja fedél alá, aztán ez is elhallgat és mélységes csend borul a tájra.

Féltizenegykor felcihelődünk és lebandukolunk a francia légiforgalmi társaság hangárja felé. A kivilágított hangárkapuban Gaston Ribault főszerelő és két segédje várnak.

— Alors monsieur Hefty — comment ça va? — Êtez vous prêt à vol de nuit — fogadja a Dubonnettől szederjespiros arcú főszerelő köszöntésemet.

— Eh — bien mon chef, — hogy működik a világítás?

— Kitűnően, A pozíciólámpák rendben vannak, a motor kifogástalan, nyugodtan mehet.

Társaságomnál teendő vizsgám egyik pontjaként ma egyórás repülést kell végrehajtanom. Megengedték, hogy 2000 méteren berepülhetek Paris fölé, de mindig úgy, hogy szükség esetén a repülőteret még biztosan elérhessem. — A pompás „ziccert" persze nem hagyom ki.

Paris éjjel! — Mennyi fantáziát foglalkoztatott már a metropolis napszállta utáni életének romantikája ... Tuilerák fénye, a Montmartre pezsgő élete, a boulevardok forgalma s az éjjeli mulatók pezsgőmámoros hangulata, midinettek vidám kacagása és az összefonódott párok gondtalan csókolózása... Egy magányos séta a Bois de Boulogneban, vagy a csendes Szajna-parton, kettesben... mindig csak kettesben, — a családi háromszög már mértan, — maradjon a professzoroknak .. .

És mégsem a földi örömökre vágyom, hanem arra a

látványra, amit a milliós metropolis tündéri fényárja ígér. Az elektromosszemű fények milliárdnyi tengerét, a lázasan élő, dolgozó Paris lüktető vérkeringését...

Pontban tizenegykor meglendül a Bleriot-Spad csavarja s rövid motorpróba után kigurulok vele a betonhoz. Az irányítótoronyból szabad jelzést kapok s továbbgurulok, hogy a repülőtér végén szélirányba álljak be. Egy fényszóró világítja meg utamat s szab egyben irányt az induláshoz. Még akkor is kísér, mikor szélirányba fordulok s visszaveszem a gázt, hogy jelet adjak indulásomhoz. Abban a másodpercben, hogy teljes gázt adok, a fényszóró kialszik s én nekifutok a vak éjszakának.

Irányzékom a 1égiforgalmi hangárok és a leszállójel fénypontjai közötti keskeny sötét folt. A Spad puhán fut a sima terepen, — egy könnyű húzás s a levegőben vagyok. Megvilágított műszerfalamon csak a sebességmérőt és fordulatszámlálót figyelem s egyenesen repülök előre, míg 200 métert el nem értem. Akkor lassú nagy ívben addig fordulok, míg kompaszom 180 fok eltérést nem mutat. Most már tájékozódom.

Enyhe szög alatt éppen a katonai hangárok hosszú sorát keresztezem. A láthatárról kezdenek elválni a fények, utcasorok jelennek meg, a kiválogatott bourgeti országút, mely Pantin nagy temetője mellett elhaladva, a vi,lletti kapun át éri el az egész Parist körülfogó bástyafalakat.

Magasságnyerés céljából kitérek St. Denis felé, majd Aubervilliersen keresztül újra a bourgeti utat veszem irányba. Négyszázötven lóerős Lorraine Dittrich-motorom kipuffogói kékes-lila lánggal világítanak. Ahogy alattam fényárban úszik a vidék, hatalmas kétfedelűm alakja odarajzolódik a világos háttérre s a sötét körvonalak kísérte-

ties árnya kísér, mintha az alvilág fantoma suhanna a metropolis fedett.

Magasságmérőm 1000 métert mutat, — lassan délnek fordulok. A vasút mentén álló hatalmas gáztartályok hosszú sorát az északi pályaudvar üvegcsarnokából előtörő fény világítja meg. A rakodókon óriási nyüzsgés-mozgás, — a hatmilliós főváros gyomrába itt töltik az egymást érő vonatok rakományait. És előttem az ezeregy éjszaka megelevenedett meseképe, a legcsodásabb tündérvilág, amelyet költő fantáziája megalkotott.

Mintha a csillagok miriádjaival telehintett mennybolt öltözött volna ünnepi köntösébe, teleaggatva csillogó kristályok ragyogó özönével, mintha egy mély tó tükörképe verné vissza a felületére hullott sugarakat, olyan káprázatos fényözön varázsolta nappali világosságba a gloire nemzetének bálványozott fővárosát. Percekig tart, míg az összefolyó ragyogásban megkülönböztetem az ismert városrészeket s innen a magasból is tájékozódom.

Hatalmas félkaréjban, mint szent jánosbogárkáktól szegélyezett széles út, hajlik a Szajna a metropolison keresztül. A sűrűn egymást követő átszelő hidak sorát a két kis sziget, a La Cité és St, Lajos szigete szakítja meg. Nem olyan romantikusok, mint a mi Margitszigetünk, — nincsenek parkjai, évszázados fái, de a „szigeten" lakni mégis szép és főleg előkelő. És mögöttük, a Szajna partján a Tuileriák kertje, a királyi palota, mely most szelíd fényt sugároz a park évszázados fáira.

Hová nézzek, — mit csodáljak először? ... A nagykörút és Andrássy-út impozáns kereszteződését, amely itt a Concorde-térről kiindulva, a híres Royal, Madeline, Italien, Poissoniere és Beaumarchais körutakat személyesíti meg s a Boulevard Sébastopole-t szeli keresztül, vagy az Elysée-mezői gyönyörű parkjait, amelynek fái

alatt Paris felső tízezre költi aperitifjét? Alattam a Montmartre élete nyüzsög s odaát, a Szajna túloldalán a Luxembourg-kert szökőkútja aranyhalakra hullatja ezerszínben csillogó vízcseppjeit.

A Bois de Boulogne óriási kiterjedésű erdeje, mint sötét karéj, öleli körül a főváros nyugati peremét, — arrafelé tartok. Az Étoiles-ból kiinduló csillagkép központjában ott van Paris világhíres diadalíve, az Arc de Triomphe. A Champs Elyées és a Avenue de la Grand Armée pompás útvonalában úgy áll a Triomphe-kapu, mint az Unter den Lindenen a Brandenburger Tor. Autók ezrei futnak a széles utakon s lámpáik hosszú csíkot fonnak az úttest hosszára.

Motorom egyenletes dübörgése szinte zavar ebben az áhítatos szemléletben. Pedig ez az óramű pontosságú működés az egyedül megnyugtató helyzetemben. Kétezer méteres magasságom ellenére is érzem, hogy minden biztonságom motorom bugásában rejlik. A Spad siklószáma alig segítene túl ezen a közel 100 négyzetkilométerre terjedő és körül fallal bezárt erődítésen, melynek határában ugyan ott sorakoznak a katonai és polgári repülőterek légiói, de amelyek egy motorhibával lekényszerült gép számára alig nyújthatnának segítséget.

Hirtelen eszembe jut, hogy a Versailles! kapun túl ott fekszik Issy repülőtere, amelyen egykor Farman emelkedett elsőnek a levegőbe. Délnek fordulok, a Trocadero mulatókkal teli parkja fölé. Mint óriás tilalomfa áll a Mars-mező végében Eiffel világhíres alkotása, a „bábeli" torony. Csúcsától a kétemelet magasságban kiszélesedő lábáig egyetlen hatalmas felirat sugároz a világ négy tája felé, lángoló betűkkel sziporkázva embermilliók tekintetébe: — Citroën.

A franciák büszkesége, az európai Ford, a citoyen kis-

autója: — Citroën. Hetvenötezer darabot gyártott egyetlen évben, — hetvenötezer kispolgár kényelmét szolgálja és azt a boldog tudatot, hogy az érvényesülés felé megtörtént az első lépés. Mert a francia élet örömeinek állomása más, mint a mienk.

A kereső, önálló életet élő francia első vágya Madelaine, Blanche vagy Yvette szőke, barna, fekete fejecskéje, aztán a Citroën s végül a propre maison, a saját otthon, amelyben Madelaine s a Citroën is elférnek. Konyha ugyan nem lesz, mert azzal bíbelődjék a patron, s a cuisine egyébként is gusztustalan valami, de lesz benne főzőfülke, ahol az ételt melegíteni s szükség esetén egy rántottát is készíteni lehet. Apropos — fürdő ... No nem, az felesleges. Ha fürödni akarsz, menj Deauvillebe, Trouvillebe, vagy a Riviera valamelyik fürdőhelyére, — otthon elég egy háromliteres mosdótál és frottierkesztyű, — a többit elvégzi a kölni... És lesz természetesen előszobája, ahol megvárják egymást a bejövetelnél, mert ketten egyszerre nem férnek el benne. De inkább így, mint a barbár keleten, ahol a háziasszonyok főznek s utána elmosogatnak — brrr! — és a lakásba a konyhán járnak keresztül. — Formidable!

Beh sötét lett egyszerre, — persze, kirepültem a paradicsomból. Milyen szokatlan a katonai gyakorlótér hatalmas mezejének sötétsége a nagy fényesség után. Alant minden csendes, de figyelmük jele, a reflektor fénye ott sugároz a betonkifutó előtt, ha netán le akarnék szállani. Hallották motorom zaját s minden eshetőségre tudatják készenlétüket.

A gépbe hajolok és figyelem műszereim foszforeszkáló számlapiait. Minden megnyugtató. Magasságom változatlanul 2000 méter, sebességmérőm 160 km-t mutat. Olajnyomásom rendben, benzinem még két órára ele-

gendô. Az idő... nem, az időből már nem nagyon futja. Több mint egy órája vagyok a levegőben, — most igyekeznem kell hazafelé.

Elhatározom, hogy körülrepülöm a város falait. A Vaugirard városrészen keresztül, az orleansi kapunál érem el megint Paris határait. A montparnassei temető sötétlő fojtja olyan, mintha az egyik lakónegyed áramszolgáltatása csődöt mondott volna, annál jobban tobzódik fényében az Italia-tér s a Szajna újra elém kerülő csíkja mögött a Nemzeti-tér, ahonnan a nyolcvan méter széles út ágazik el a vineennesi repülőtér felé.

A Gervais-kapu érintésévé} érek Pantinnál a bourgeti országút fölé. Most már telik magasságomból. Lezárom a gázt és lassan siklóm a messziről sötétlő repülőtér felé. Bourget fölött néhány kört írok le és megbeszélés szerint, gázadással felbőgetem motoromat.

Már csak 300 méteren vagyok. Körülrepülöm a repülőteret és délről, a város felől helyezkedem a leszálláshoz. Kis gázzal siklóm lefelé s számítgatom, vájjon jól helyezkedtem-e... Ebben a pillanatban erős fénycsóvák szelik keresztül a sötét teret s fényes sávot vetnek a beton körül. — Kitűnő. Lezárom a gázt. Már csak 100 méter... mindjárt lent is leszek...

Ördög és pokol, — mi ez? Egy gép kanyarodik elém..., a londoni járat Farman Godath-ja... Légcsavarjai megcsillannak a fénynyalábban, amint hátulról elébe világítanak. A Farman földet ér s egyenesen gurul tovább a beton felé. — No jó, ugyanabban a kísérőfényben leszállok mögötte én is ...

Lebegtetem a gépet, — talán két méter magasan lehetek. A Spad egyenletesen süllyed... most lassan húzom a magassági kormányt... és — a fény egyszerre kialszik. Vak sötétség borul mindenre.

Megőrültetek? ... Hirtelen odakapok és előrelököm a gázszabályozót. Motorom hebeg, akadozik, de nem jön lélekzethez. A nagy feketeségben ott lebegnek, mint Mahomet koporsója. Érzem, mint süllyed velem a gép, motorom időnként húz egyet rajtam, aztán csak köhint s tudom, hogy mindjárt cserben hagy. Itt semmi sem segít, — a jószerencsére kell bíznom magamat. Legalább a műszereket látnám... de egy pillanatra sem tudok az ülés pereme alá tekinteni. Kikapcsolom a gyújtást és várok.

Átkozott érzés ... most mi lesz? A Spad folyton süllyed, — itt lehetne már a föld, mert mindjárt sebességet vesztek s szárnyon érintem a földet... Minden hajamszála az égnek mered, sapkám alól izzadtság csurran alá. Annyi évet adnék életemből, amennyivel megrövidíthetem ezt a keservet.. ,

Egy kemény ütődés, s a Spad hirtelen elfordul. Hála Istennek, földön vagyok. Csavarom még lendül egyet, gyorsan bekapcsolom a gyújtást, — a motor beugrik és szép egyenletesen jár ördög vitte volna, — a kritikus helyzetben cserben hagyott... Vagy talán éppen ez volt a jó?

Most érzem, mennyire kifárasztottak a feszültség nehéz percei. Hátradőlök ülésemben s kicsit pihenek. A beton még mindig sötétben van, — fülem zúg s semmit sem hallok. Egyszerre óvatosan tapogatózó fény szalad át a betonon s rajtam megáll. Jókor küldtek!...

Gázt adok, hogy beguruljak, de erős oldalkormányzással kell a gépet egyenesben tartanom. Balra lóg s tudom, hogy az átesésnél a bal kerékrúgózás kengyele törött el. óvatosan gurulok a betonra, ahol Durmond főpilóta kerek arca mosolyog felém.

— Ga va bien?

— Au contraire mon chef — válaszolom... ellenke-

zőleg... nagyon bosszús vagyok.« — Mért nem adtak világítást, sötétben ültem le, mint a ruca.

— C'était excellent — kitűnő volt, — mondja derűs mosollyal. — Most már mehet a vonalra éjjel is.

— Köszönöm, — ilyen kiszolgálás mellett lemondok a gyönyörűségről.

— Tout à l'heure — billenti ujját sötétkék bask sapkájához s vidám fütyüléssel megy fel a teraszra, aperitifje s a „petite" mellé.

Éjjel álmomban liften jöttem lefelé.. . egyszerre a kötél kilazult s én zuhanni kezdtem...

Jó, hogy nem volt magas az ágyam.

TRIANGLE KERESZTJE.
(1929.)

— Triangh ...?

— Oui... c'est dommage!

Mintha a mélyből jövő hang búgna keresztül az erdő csendjén, úgy orgonált Guilemeau hangja, amint egy kis kárörömmel, de mosolyogva billentette meg sapkáját:

— Triangh ...?

A Triangh minden bizonnyal a Triangle rövidítését jelentette, amely alatt azt a háromszög-repülést kell értenem, amelyet társaságom a le Bourget-i repülőtérről kiindulva, Compiegne, St. Quentin, Amiens, Poix és Beauvais vonalán írt elő gyakorlatul számomra. Ez a 300 kilométer távolságot meghaladó repülés amolyan erőgyakorlatul szolgál a légiforgalomhoz, csak örülnöm kellene, mert az egykori világháború legendás csataterei és történelmi nevezetességű városai felett vezet keresztül és így

akaratlanul is egy darab történelem kísér el Északfranciaország felett végzendő utamon.

Triangle ... Engem lidércként kísér. Mintha lassan kálváriámmá válna, ma harmadszor készülök az útnak nekivágni.

A baj nem jár egyedül. De engem már egyenesen a fátum kísér. A Triangle csak nem akar háromszögrepüléssé sikeredni, — minduntalan elakadok fele útján.

Mikor az első rendelkezést megkaptam, mosolyogva böngésztem végig térképemet. Több, mint tíz év állt mögöttem, ezalatt nagy utakat jártam meg. Kenyerem lett a térképolvasás, s ezt a készséget most teljes értékben kell kamatoztatnom. Eddig útvesztőink, a városokat összekötő vasutak, országutak, folyók, tavak, hegyek és a föld színének jellegzetes foltjai, az erdők irányítottak. Franciaországban, ezen a hatalmas alföldi jellegű síkságon a rendkívül sűrű úthálózat lesz az irányítóm.

Jó öreg Spad-Berlin, egy háború alatt bombázásra használt madár szomorkodott egyedül a hangár sarkában. A bombakioldókat és rekeszeket eltávolították, törzsét kis ablakokkal látták el és megszületett belőle a francia légiforgalmi társaság első utasszállító gépe. Ha a sárkánya nem lett volna eredetileg olyan nehéz, a beleépített hatalmas Lorraine Dietrich-motor könnyen bírta volna el azt az öt utast, amelyre szánták, de végül is meg kellett négy hellyel elégedni, hogy abból is a biztonság okáért mindössze három találjon gazdát, akiknek az úttörők sorsában kellett osztozniok.

A jó öreg madár ismét kinn áll a hangár előtt. Delmont szerelő szuszogva birkózik a gúla-alakú hatalmas szerkezettel, amellyel a motort kell beindítania. No hiszen, ugyancsak elcsodálkoztak volna a rákosi hőskor repülői, ha valaki azt mondta volna, hogy egyszer olyan motorok-

kal szállunk, amelyeket kézzel nem lehet beindítani. Már pedig a Lorraine kompressziójával meg nem birkózna ember fia. Vállalkozó szellemű szerelők jókedvükben néha avval szórakoztak, hogy megfogva egymás kezét, csatárláncot alkottak a csavar körül. Akkor aztán az egyik balkezével belekapaszkodott a csavarba, míg másik kezét a lánc utolsó pontján állónak nyújtotta. Egy-kettő-három! vezényszóra a csatárlánc futólépésben megindult s így sikerült akkorát lendíteni a csavaron, hogy az egyszer teljesen körülfordulhatott. Csakhogy a Lorraine motornak, s nem kezesbáránynak született. Nyolcszor-tízszer kellett a játékot megismételni, míg sikerült a motort annyira megszivatni, hogy a Delco gyújtómágnes segítségével a motor beugorhatott.

Delmont a csavarnak támasztja az indítószerkezetet. A gúla tetején elhelyezett kerék fogai belekapaszkodnak a légcsavar hasonló fogazatú tárcsájába. Most a gúla egyik oszlopán elhelyezett szivattyú csövét összeköti a külön kis kocsin odatolt szénsavpalackkal. A légcsavarnál álló szerelő elkiáltja magát: un-deux-trois s abban a pillanatban megnyitják a szénsavpalack csapját. A betóduló légnyomás a pumpán keresztül megforgatja a gúla tetején álló tárcsát, mire a motor erős robbanás kíséretében forogni kezd. Delmont riadt igyekezettel menekül az indítószerkezettel a légcsavar közeléből s az egész társaság arcán boldog öröm sugárzik át: — a motor megindult.

Hányszor indult meg ez a motor és hányszor állt meg, mikor legkevésbbé kellett volna. Nem csodáltam, — szegény madártól már mi sem telhetett. Egykor gyönyörű kobaldkékre festett törzse szomorúan megkopott. Festésén ki-kibújt sárgás alapszíne, a többit jótékonyan letakarta a fáradt motorból csöpögő olaj nehéz füstje. Ezt a

motort utoljára talán hónapokkal előbb tisztították, valósággal ragad rajta az olaj és a piszok. Kormányai lötyögnek, mintha csak valamely özönvízelőtti bárka kerekei lennének, szárnyainak zárólécei a bordavégződéseken önállósítva magukat, mind másfelé mutatnak. De a bárka még repül és vígan keseríti tovább a Triangle keresztjét hordozók életét.

Először Raveu, a gyár főpilótája vitt el vele utasként, talán csak azért, hogy bizalmat keltsen az öreg láda iránt. Aztán amikor látta, hogy a vezetés mikéntje a legkisebb mértékben sem érdekel, magában rögtön megállapította, hogy itt valóban nincs szoktatórepülésre szükség. Az első próba után tehát szárnyaimra bocsátott s én annyival nagyobb örömmel szálltam az öreg madárba, mert jó messze hátul a törzs közepén elhelyezett üléséből remek kilátás nyílott, ami a föld megközelítését és a leszállást nagy mértékben megkönnyítette.

A „bárka" csakugyan gyönyörűen feküdt a levegőben. Jól kiegyensúlyozott, jóindulatú gépnek mutatkozott. Hanem a leszállással már egy kis baj volt. A futószerkezete átkozottan gyengének és komplikáltnak bizonyult. Mint valaha az ősi Etrich Taube-nál, itt is villás kallantyúk szabályozták a kerekek repülésirányból való kimozdulását. Régi tétel az, hogy mindig csak az a megoldás jó, amelyik egyszerű, mert a bonyolult szerkezet ezernyi hiba forrása lehet. Hát ez a tétel a Spadnál bebizonyult. Csak egy kicsit kellett odaejteni az ormótlan testet s máris elnyúlt a futó kengyele, a Spad pedig olyan piruettet vágott ki, hogy egy primaballerina is megirigyelhette volna.

Jó szerencse, hogy a közmondások ismerete sok mindentől mentesít. Vigyáztam rá, hogy én legyek a más kárán tanult okos. Miután meggyőződtem róla, hogy egy

kis ügyeskedéssel szép „hárompont” leszállást lehet vele csinálni, addig lebegtettem ki a Spadot, míg az utolsó arasznyi magasságból magától szépen leült.

Harmadik felszállásom után olyan finoman tettem már le, hogy tojások sem törtek volna el alatta. Raveu úgy találja, hogy akár indulhatnék is haza, ha hátra nem lenne még a „triangh ...”, amelynek szakaszairól minden állomás külön jelent. Másszóval svindli nincs, — ezen túl kell még esni.

Jó, jó, — de most már harmadszor próbálkozom. Az első alkalommal kihagyott a motor és én St. Quentinben rekedtem, ahonnan csak másnap sikerült továbbjutnom. Minthogy pedig a szabályzat szerint egy nap alatt köteles a pilóta a háromszögrepülést végrehajtani, utam eredménytelen volt. Második alkalommai már Poixig jutottam, de a felázott talajon ottrekedtem s mire az egyetlen öreg portás segítségével kikászolódtam a hínárból, s a szerelőket sikerült a faluból előkeríteni, öreg este lett és nem kíséreltem meg a továbbrepülést.

Most harmadszor áll kinn a Spad a betonon, hogy megjárassa velem a kálváriát. Delmont bizonykodik, hogy a motor nem fog cserben hagyni, mert utolsó javítása óta ugyan megint 200 órája van, de ez a motor kivételes képességű szerszám, amelynek a 200 óra meg se kottyan... Hogy a szelepek kotyognak egy kicsit — Istenem, az asszonyok is sokat kotyognak, még sem áll meg a szájuk. Az öreg Lorraineban megbízhatok, ·— mielőtt cserbenhagyna, jóelőre füstölögni fog, hogy idején figyelmeztessen a veszedelemre...

Gyönyörű kilátások!... Majdnem olyan gyönyörűek, mint az idő. Sűrű köd ül a tájon s nem látni a szembenlévő hangárokig. De itt vezet el mellettünk az országút, amely nyílegyenesen fut Senlisig, ott aztán hamarosan

keresztezem az Aisne folyását és hát — „maga úgyis kiismeri magát, annyit repült már ezen a vonalon ...”

Menjek... ne menjek ... számolom ki a gombjaimon. — Ne menjek — jön ki. Nem gilt. Hiszen ezen a kölcsönkért, ócska bőrkabáton már csak minden második helyen van gomb. Tanakodásomnak monsieur Rosa vet véget, aki valaha a becsületes magyar Rózsa névre hallgatott, míg a hosszú évek során el nem franciásodott. De ha pilótája lehet Monsieur Éftiii, akkor mért ne lehetne Rózsából Rozáää? ... Az egykori dunántúli fiú felajánlja, hogy velem tart, — hátha mégis meghűlt a hűvös éjszakában a Lorraine s éppen akkor kap köhögési rohamot, mikor — tíz-húsz méterre egy város házai felett, a legkevésbbé kívánatos.

Az indulással nincs semmi baj. Hangármagasságban megfordulok és ráülök a mondott vonalra. Compiègne előtt elérem az Aisne-t s nem sokkal utóbb a Somme folyócskát, amelynek mentén a világháború ádáz csatái dúltak. Zavar nélkül értük el St. Quentint, ahol olyan alacsonyan érkeztünk meg, hogy csak el kellett vennem a gázt és a Spad máris ült.

Jelentkezéshez a motort le sem állítom. Megkapom az aláírást, az ellenőrzőkönyvet Rózsa markába nyomom s a repülőtér legnagyobb hossza irányára elstartolok.

Pontosan nyugatra tartva, Boves irányában repülök tovább. Az idő egyre rosszabb s minduntalan lejjebb kell kerülnünk. A felhők helyenként szinte a földön gurulnak és elveszik a látás utolsó lehetőségét is. Rózsa a fejét csóválja s fülembe ordít, hogy ennél jobb időben sem lett volna érdemes útnak indulni. Szemünket meresztjük, $^{n°}$gy egy pillanatra se tévesszük el az irányt, mert visszatalálni szinte lehetetlen.

Ilyen alacsony repülésnél felsül minden tájékozódó

készség. Olyan rohanó ütemben húznak el alattunk út-kereszteződések, vasút, házak, tanyák, városok, hogy szinte képtelenség a térképen követni. Ehhez legalább 75.000-es léptékű térkép kellene, de csak 200.000-ünk van. A második Somme keresztezésig még csak ment a dolog, de most be kell magamnak vallanom, hogy csak tapogatózom s sejtelmem sincs, merre, mit találok. A napok óta tartott esőzés egyforma feketére áztatott mindent, — a mezei utak összefolynak a terep színével, a patakok pedig száz Somme-á dagadtak s ember legyen, aki magát a mindenfelé csillogó vízfelületek közt kiismeri.

Idő szerint már itt kellene Amiensnek lennie. Jobbkéz felől várom a nagy kiterjedésű megyeszékhelyt, de balról bukkan elénk. Előbb apróbb, jellegzetes külvárosi házak, aztán emeletes házak, paloták, utcák... gyönyörű templomtorony — eh, nem szeretem őket, csak tiszta időben, amikor nem meredeznek szárnymagasságban aranyló gombjaik, egy-egy fényes kereszt... mintha tilalomfák állanának a kemény dübörgéssel rohanó, víztől csöpögő Spád útjában. — Még egy templom, kettő-három ... tornyok, villámhárítóhegyű kupolák, csúcsívek — meg lehet bolondulni ebben a káoszban... itt csak a jó Isten ismeri ki magát.

Rózsához fordulok, de magasra vont szemöldökállásából következtetek, hogy itt ő se nagyon ismeri ki magát. Talán megkérdeznénk a kékpellerines forgalmi rendőrt... hé police... melyik út tér el Poix irányába? ... de mire a kérdést elgondoltam, egy tejeskocsis tolja hátra víztől ázott kapucniját, hogy egy pillantást vessen arra a bolond pilótára, akinek kedve van ilyen időben repülni.

Ha nem segít semmi, jöjjön a térkép. Poix Amienstől délnyugatra van. Hamar kompaszkurzust, aztán majd

csak rátalálunk. — Na, nem mondtam? Már itt is van. Még tíz perc s kikötünk második állomásunkon.

A sugáregyenes országúton riogatjuk a kocogva haladó lovakat. Hiába motorizálták a világot a champagnei paraszt ezután sem hordja gépkocsin az articsókát. A melegvérű állatok ugyancsak temperamentumos fickándozást rendeznek a Lorrain zúgására, amelyre feleletül ostorok suhintanak utánunk fenyegetőleg. Valóban nem találok örömöt a zavar keltésben, de nem merek letérni az útról, mert kétfelől úttalan földek terülnek el.

De várjunk csak? — Itt valahol tévedés lehet. Hiszen én pontosan délnek repülök. A kompasz nem csal, — tehát megint eltévedtünk.

Hamar a térképet. Hát persze... Breteuil irányába repülünk. Már vissza is fordulhatunk. — Szemrehányólag nézek Rózsa felé, — én otthon hasonló körülmények között már segítettem volna a pilótának, ha idegen neki a táj... De Rózsa behúzott fejjel a kabin irányába hallgatózik, aztán az olajnyomásmérőre mered tekintete.

Követem pillantását. — Tyhű, a kutyafáját... a manometer csaknem nullán áll. Itt az olajjal baj van. most már magam is hallom azt a reszelő hangot, mely a motor felől jő s időnként meg-megrázza kezemben a kormányt. — No, még csak ez kellett!

Gyors elhatározással fordulok meg s repülök az országúton visszafelé. Az eső is zuhogni kezd s hamarosan televeri a szélvédőm ablakát. Az ellenzőről szemüvegemre porzik az eső s csakhamar le kell vennem, mert semmit sem látok. Pislákolva, hunyorgó szemekkel hajolok át időnként a portán, hogy legalább pillanatokra tájékozódjam.

Már erősen unom a dolgot s éppen azon gondolkodom, hogy leszállok valahol, amint legelőre találok,

mikor kissé jobbra tőlem, egy sötétlő pajta tetején különös tárgyat kap el pillantásom... Egy szélzsák!

Hurrá ,— helyben vagyunk. Ahol szélzsák — ott hangár, — ahol hangár, ott repülőtér, segítség, montőr és fedél, amely alatt meghúzódhatunk, míg a magasból a nap melegével nem cserélődik fel az Istenáldás.

Körülrepülöm az aránylag kis teret, — közepén nagy körben a felírás világlik — Boves. Amiens polgári repülőtere. Valami úgy rémlik nekem, mintha hallottam volna róla... talán egy figyelmeztetést, hogy nem sok segítséget jelent, mert nincs állandó személyzete, — de nem gondolkodom s egy perccel később már ül is a Spad.

Begurulunk a mindössze két gép befogadására alkalmas fahangár elé. Hollandi halászpatriarkára emlékeztető öreg szerelő kászálódik elő s ugyancsak nem érti, hogyan kerültünk ide. Hallott ugyan motorbúgást, de éppen szidta a katonai „virtsaft”-ot, amely ilyen bolond időben repülni küldi a szegény pilótát. — Előkotorássza a kerékbakokat s elsősorban is motorpróbát tartunk.

Az eredmény siralmas. A második sorozat gyertya nem gyújt, minden elolajosodott. Amint levesszük a „kapotázst”, a motorzáró burkolat mögül feketén ömlik elő az olaj. Rózsa megvakarja az üstökét, aztán csak legyint:

— Mégint félsült a triangle. Kicsi kell várni!

Búsan kászálódom le a gépből. Most már elment a kedvem végképpen. Hát én már sohasem fejezem be ezt a körutazást, amelytől lassan kergekórt kapok? Hol az idő komisz, hol a motor mondja fel a szolgálatot, — vagy együtt jár a kettő, hogy csak azért se sikerüljön Persze, az előrehaladott évadban már semmi sem csoda. A csatornára ködök ereszkedtek, — a napokon át tartott hideg-

beáramlás okozza a lecsapódásokat. Nincs mit tennem, együtt kell úszni az árral, amely elragadott.

Hát ha már órákig tartó pihenőre kényszerülök, megnézem a falut. Lentről pillantom meg a tornyát, amelyet innen nézve, nem takarnak ködök. Be is megyek egy percre, — milyen jóleső lesz a nehéz percek izgalmai után! Nem lesz eső és motorzúgás, — békesség és csend honol a falak között, az oltárról pedig Mária képe int...

Egy hordószállító autó van bemenőben, — velük tartok. Negyedóra múlva megállunk a község főterén.

Míg a dolgát intéző soffőrre várakozom, betérek az eiső vendéglőbe. A kis kerek asztalok egyikénél helyet foglalok és egy aperitifet kérek.

— Chartrail Medoc? ... Dubonnet? ... Rivale? ... Vaugogne? ... Sorofleur? ... hadarja a patron gépiesen.

— Un grand verre Dubonnet, s'il vous plait!

Egy hajtásra kiiszom az égetett malátára emlékeztető kotyvasztékot. Borzasztó, miket nem isznak össze ezek a franciák. Utoljára gyermekkoromban találkoztam a Dubonnet-vel. Akkor azonban Contratussin volt a neve és bronchitis ellen diktálta belénk a doktor. Kesernyés vacak ez instállom, de megittam, mert még kesernyésebb volt a szájamíze ,az olaj szagától és átfázott az esőben a lelkem is.

A szomszéd asztalnál néhányan bor mellett ülnek. Igazuk is van, — a Champagne borainál különb nem kell. Nekem azonban legalább egy litert kellene fogyasztanom, hogy felmelegítsen. — Mind engem nézegetnek. Most látom csak, hogy úgy ülök itt, ahogy a gépből kiszálltam. Fejemen ott a pilótasapka, bőrkabátomon a Cidna jelvénye. Az asztalfőn ülő idősebb férfi lassan felkel s felém kocog. Megáll egy pillanatra, aztán úgy kezdi, mint minden francia, ha egyúttal köszönésnek is szánta:

— C'a va?

— Très bien!

Egy kis csend, aztán az öreg újra kezdi:

— Aviateur?

— Oui, monsieur!

A beszélgetés csak nem akar megindulni. De az én patríciusom nem adja fel.

— Mauvais temps ..,

— Formidable!

Most már megsajnálom a nagy igyekezetet, azért egy kicsit derűsebben folytatom:

— J'avais un atterissage è campagne ... Kényszerleszállásom volt.

Az öreg megélénkül. Kéretlen odatelepszik asztalom mellé. Sapkáját áttolja feje búbjára, állát a tenyerébe támasztja s beszélni kezd. Elmondja, hogy fia szintén repülő volt, egyetlen fiú. A háborúban esett el. Német pilóta lőtte le, mindjárt a Cambrai-i nagy támadás után. De pár nap múlva eljött a vaskeresztes gép és koszorút dobott le a Péronne melletti temető új sírjára. De ledobott vele egy kis csomagot is, — fia ruhájában talált holmik voltak benne. Annak az egy németnek megbocsátott. Lovagiasan cselekedett. Jöjjek el hozzá, a szomszédban lakik, majd megmutatja a reliquiákat.

Mikor felálltunk, a patront leintette. Vendége vagyok, — a többit otthon isszuk meg. Az ajtóban hirtelen megállott. Gyanakvólag vizsgált egy pillanatig, aztán fejét rázta:

— Nem, maga nem germán.

— Nem. — Magyar vagyok.

Ingatta a fejét és tűnődve mondja:

— Maguk is harcoltak ellenünk..

— Aligha uram. A mieink közül senki sem járt a nyugati fronton.

Szinte felfohászkodik. Széles mosollyal tárja ki az ajtót:

— most már elmúlt. Menjünk!

A főtérről betorkoló utcák egyikébe fordulunk. Előkertes kis ház előtt az öreg megáll.

— Beviszem Önt otthonomba, mert a fiamra emlékeztet. Szeretnék valamit megmutatni. Ritkán jár nálunk repülő, — a fiam bajtársai már régen elmaradtak. Hja — sóhajtja —, az idő nemcsak jó orvosság, de azt is feledteti, amit nem akarunk.

Hozzá hasonló idős hölgynek mutat be — a felesége. Amint a feszültség kissé felenged, megindul a beszélgetés. Különös nekem ez az idegen família, akiket sohasem láttam s akik közé most ilyen váratlanul idecsöppentem. Az az érzésem, hogy megjelenésem valóban gyermekük emlékén keresztül önt melegséget hangulatukba, — az öregek boldogok, hogy repülőkről beszélhetnek. Megtudom, hogy a fiú hadnagy volt az Arrast ostromló német hadsereggel szembeállított repülőezredben és már négy légi győzelme volt, amikor elérte végzete.

Kikívánkozik belőlem a kíváncsiság, — vájjon milyen érzülettel viseltetnek ezek a franciák német szomszédaik iránt? óvatosan ismét a frontra, a háborúra terelem a szót. Beszélek az isonzói nagy harcainkról, a Piavéról, ahol magam is állottam franciákkal szemben. Meggyőződéssel mondom nekik, hogy a francia pilóták mindig kiválóan verekedtek és a légi harcban olyan úri módon viselkedtek, mint egy — francia. Az én embereim elnéznek és a szemük megcsillan. A férfi hirtelen feláll és megemeli a poharát:

— Vive la France!

— A votre santé!

Egészen megilletődöm ezen a lelkiségen. Pedig hát magunk is ilyenek volnánk. Bennünk is felfokozott a nemzeti érzés s egy-egy — nemzetünket illető elismerés minket is boldoggá tesz. A mi vérünk is úgy pezsdül meg az indulók hallatára, mint ahogy a francia lép ütemesen a katonazenekarok hangjainál s ugyanúgy szorongatja torkunkat a megilletődés a Himnusz hangjaira, ahogy a franciában) buzog fel a lelkesedés, ha a Marseillaise-t hallja.

Rokonlelkek ha találkoznak... Egyszerre azon veszem észre magam, hogy nagyon melegen diskurálunk. Rohamléptekkel halad az óra mutatója s mire észbe kapok, meg kell állapítanom, hogy lassacskán dél lett. Búcsúzásra fogom a dolgot, de házigazdám méltatlankodva fog karon:

— Hiszen még nem is beszélgettünk. Szeretném háborús emlékeinket megmutatni.

Hiába szabódnék, vele kell tartanom. Kilőtt srapnellhüvelyekből készült virágvázák, gránátfejből alakított dohányzókészlet, légcsavarból készült fényképráma és szivardoboz... Mintha csak az otthonit látnám. Azután fényképek töméntelen sokaságban. Falakon, asztalon, állványokon csupa fénykép. Kellemes emlékek lengik körül az elárvult fiúszobát, — most itt vagyok a repülők között. Régi Farman, Blériot, Santos Dumont és Voisin gépek, — az egyikben Pierre Villeroy sergent ül. Teli arcú, mosolygó képű fiú, jellegzetes francia vonásokkal.

Az íróasztal fölött, egy nagyobb keretben is a fiú képmása. Hosszabban elnézem, aztán az apához fordulok:

— Méltó ellenféllel szemben esett el, nevét győzelmekkel örökítette meg és a hazáért adta életét. Minden francia apa büszke lehet a fiára.

Tovább megyünk a hálószobába. S itt az öreg han-

gulata furcsa változáson megy keresztül. Miután előrebocsátott, előbb szótlanul megáll az ajtóban, aztán hirtelen a szobából nyíló másik ajtóhoz lép. Bozontos szemöldökét összevonja, arca furcsán elkomorul, aztán az ajtó mellett csüngő szentképre mutat. Talán Szent 'Ceciliát ábrázolja. Nem értem, mit akar az öreg vele és kíváncsi tekintettel várom magyarázatát. Egyszerre odalép s gyors mozdulattal félrehúzza a szegen lógó képet, amely mögött a falban ujjnyi lyuk válik láthatóvá.

— Látja ezt? Látja ezt a lyukat? — sziszegi most már egyre haragosabban —, ezt a lyukat egy német golyó ütötte!

Várakozva pillantok rá. Az öreg, mintha nem értené magatartásomat, türelmetlen kézmozdulattal teszi hozzá:

— Boves-en is átvonultak a németek. Utcai harcok voltak és belőttek a házam ablakán. A golyó itt fúródott a falba. Ezen a helyen a fiam fényképe volt és a golyó azt ütöttei keresztül.· Ez nem repülő volt — mondja szinte kiabálva, — ezt egy másik német küldte ide. A feleségem éppen a szobában volt, az asztal túlsó oldalán ült. Ha véletlenül nem ott, hanem ezen az oldalom ül, őt találta volna a golyó.

Nagyon bárgyún nézhettem, mert az öreg méltatlankodva ismételte:

— Igen, kicsi híján múlt, hogy egy német meg nem ölte.

Egyszerre megéreztem, hogy itt bújik ki a lóláb. Az az évszázados gyűlölet, amelyet itt a németek ellen szítottak, nyilatkozik meg most ennek a békés polgárnak a felháborodásában. Három méterre asszonyától ütődött a falba egy minden bizonnyal eltévedt golyó, s — Istenem — egy csendéletet ábrázoló olajnyomatot is találhatott volna. S ez a véletlen összejátszásából adódó ártatlan

mozzanat emléke ott rágódik ennek a szegény polgárnak legbensőbb érzésvilágában és mérgezi meg időnként hangulatát. Hát csak ennyi az ok a fellángolásra? Hát ilyen parányi okokon áll, vagy bukik népek gyűlölete, vagy szimpátiája? Meg nem állhattam, hogy észrevételt ne tegyek. Nagyon csendesen mondtam az öregnek:

— Uram, mindez már régen elmúlt. És elmúlt vele minden, ami okot adott a gyűlölködésre. Odaát, Németországban nem gyűlölik a franciákat és meglátja, egyszer még megtörténik a közeledés.

— Impossible ... Impossible ... — tör ki haragosan. Nyugodt hangon ismétlem meg újból állításomat és hozzáfűzöm, hogy el is kell jönni egyszer ennek az engesztelődésnek, mert két olyan nagyszerű faj, mint a gall és a germán, kell, hogy a civilizációnak szövetséges őrzői legyenek.

Egy kicsit nyomott hangulatban hagytuk el a szobát. Most már határozottan búcsúzom. Amint kiérünk a bolthajtásos kis kapun, az én emberem mégegyszer a szemembe néz.

— Mondja, ön igazán nem germán?

Mosolyogva nyúlok tárcám után és elébe tartom francia pilótaigazolványomat: Nationalité: hongrois. Egy kicsit zavarba jön, aztán bensőségesen megölel:

— Jó emléket hagy itt nekünk, boldog voltam, hogy egy magyar pilótát megismerhettem. Ég Önnel! Bonne chance!

A repülőtérre érve, Rózsa éppen elkészült a motor rendbehozatalával. Az idő változatlanul szomorú volt és meglehetősen lehangoltan ültem gépbe megint. Alig emelkedtem túl a repülőteret övező platánfákon, máris vízszintesbe kellett nyomnom a kormányt. Kezdődött a bukdácsolás elölről. Most már biztonsággal repültem rá

a Poix felé vezető útra s néhány perc után simán értük el a repülőteret.

Elhatároztam, hogy itt sem tartunk megállást. Ismét Rózsát küldtem az irodába és az ellenőrzőkönyv lebélyegzése után folytattuk utunkat.

Most már feladtam a reménytelen tájékozódást az egyre nehezebbé váló terep felett. Végigrepülhettem volna a Beauvais-en keresztül vezető hatalmas országutat, de nem akartam időt veszteni. Kompaszkurzus után vettem irányt vissza a fővárosnak, — Parist el nem téveszthetjük.

Most már csak az iránytűt figyelem. Rózsa úgy ül mellettem, mint akit az egész út nem is érdekel. Mindenesetre bizalma jeleként könyvelem el, hogy csendesen bóbiskol mellettem. Faljpk a kilométereket s az órából a perceket. Ügy látszik, motorom megemberelte magát, talán utolsó erejét adja ki. Csak kevéssé veszem vissza a gázt, a motor nemsokára úgy is javításba kerül. Százhetvenolcvan kilométeres gyorsasággal közeledünk a főváros felé s tudom, hogy Gonnesse-nél kell elérnem a Le Bourget-ba vezető utat.

Minden simán megy. Egy kicsit megszédített ugyan a talaj gyors suhanása, magas fák, jegenyék, gyárkémények kacsintása, de egy óra húsz perces repülés után, megnyugodott érzéssel kerülgettem a Cidna hatalmas hangárait, ahonnan a főszerelővel az élen, az egész montőr sereg kivonult.

— Triangle... — kiabáltak, sapkáikat az égnek dobálva, de tudtam, hogy ez a lelkesedés a Triangle sikeres befejezésére kilátásba helyezett — italoknak szól.

A Triangle tehát sikerült. De azóta a Boves-i öreg házaspár jár az eszemben.

Vájjon eljő-e egyszer a lelkek nyugalma és az engeszte(lődés?

A repülőik világa nagy s mindannyian egy család tagjai vagyunk. Ha ránkbíznák az egység megteremtését, — béke honolna a világ felett.

ELSÖTÉTÜLT A NAP ...

A Tuileriák parkjának évszázados fáira lassan leszállt az est homálya. Szemben a Louvre palotájával, a park kisebbik szökőkútjának párkányán üldögélve, vártam Martel barátomat, a Nemzetközi Légiforgalmi Társaság műhelyfőnökét, hogy kis Citroen-kocsiján Vincennesbe menjünk.

Holnap tartják meg az évenként szokásos híres repülőnapot, amelynek keretében felvonul az egész légihaderő, hogy a jó citoyennek megmutassa a Gloire jegyében hatalmassá fejlesztett légiármádiát s a levegő királlyainak magas művészetét.

A vincennesi repülőnap a francia polgárnak nem is annyira különlegeset ígérő eseménye, mint inkább kultúrkívánalmainak olyan természetes velejárója, mint a jó középosztálynak az opera és a felső tízezernek az auteilli vagy a longchampsi lóversenyek, ijlletve, hogy kézenfekvő hasonlattal éljünk, mint a magyar sportközönségnek egy FTC—Rapid-mérkőzés, vagy az ügető tavaszi nagydíjáért folyó versenyek.

Ezen a jelenségen el is lehetne tűnődni. Igaz, hogy a repülés Parisból indult ki és francia úttörők alapozták meg Európa aviatikáját, de a repülés itt valahogy nemzeti üggyé vált. A kispolgár, aki valamelyik Seine et Oise megyebeli adóhivatalban körmöli a kivetéseket, vagy a

külvárosi piac légylepte hústömegeinek kiporciózásával boldogítja vásárlóit, a sport és méginkább a repüjlás terén olyan átlag műveltségre tett szert, hogy a Dumesnil kis kávéházainak terraszán vasárnaponként lefolytatott nagy viták keretében észszerű kritikával illeti a hadsereg legújabb géptípusainak teljesítőképességét, de nem akad meg akkor sem, ha történetesen a tourviljlei akadémia kísérleti laboratóriumának legújabb felfedezéséről van szó.

Lassan besötétedik és most már nyugtalansággal lesem barátomat. A Rue Rivoli és a Rue Richelieu sarkán kellene rám várnia. Most indul az élet s a felgyúló lámpák fényében hatalmas tömegek hullámzanak a park sétányain.

Ki tudná megmondani, ki rejlik a kedvesen raccsoló, hadarva beszélő, igen jól öltözött és csinos francia leányok, asszonyok tartózkodó mosolya mögött? A francia nő kora és származása megállapíthatatlan. A Galleries Lafayette elárusító kisasszonya, a Printemps- vagy D'Hiver-áruházak irodatündére és a Boulevard Saint Germain kalapszalonjainak midinettje egyformán jól Öltözik a Vaugirard előkelő villanegyedének dámáival, de ha a Mqntmartreon találkozol velük, még a francia kíséröd sem mond biztosat. Meg kell elégednetek a találgatásokkal.

Nyolc óra után néhány perccel végre megjelenik köpcös kis barátom. Jellegzetes sötétkék baszk sapkája van s természetesen repülőjelvény a gomblyukában. A jelvényt, nagyon elmésen, a becsületrend piros szalagja közé tűzte, mert hát a Legion d'honneur lovagja legalább olyan büszkén viseli megkülönböztető jelvényét, mint nálunk a vitézi, vagy nemzetvédelmi gomblyukjelvényt. Amint megpillant, lelkendezve üt vállamra:

— Épatant, mon ami, — jó, hogy én meglátsz, mert a Parisban uan sok embr… de uan kicsi magyar... én elveszti magát és nem találja... nincs.

Nem hiába volt derék francia barátom két évig a budapesti áldomáson, mint látható, ékesen beszéli gyönyörű nyelvünket. S mindezt olyan büszkeséggel mondta, mintha a Sorbonneon tartott előadását ünneplő közönség tomboló tetszésnyilvánítását fogadná ebben a pillanatban. Karon fogom a jó fiút és gyorsan átvergődünk a Rivoli forgatagán.

A Palais Royal mellett ott vár ránk a sárga kis Citroen. Lassan hajtunk a Rivolin végig, a Bastille irányába, a Vincennes felé vezető úton. Csak lépésben haladhatunk. Nem is kettős, hanem hármas sorokban, egymás mellett és alig egy-egy méter távolságban egymás mögött halad a végtelen kocsioszlop, amelybe sikerül a kis Citroennel belesodródnunk.

A mi lényegtelen pesti méreteinkhez képest szédítő ez a? forgatag. Hiszen egy-egy pesti lóversenynapra kifutó autók, taxik és magánkocsik legsűrűbb tömege is csak pókháló a gépkocsik olyan fantasztikus szövevényéhez képest, amely itt, az Andrássy-útnál félszerte szélesebb Rivolit járdától-járdáig kitölti. Egy-egy útkereszteződésnél, a rövid pelerines rendőr sípjelére pillanatok alatt torpan meg a hatalmas kocsisor, hogy aztán ötven méteren belül ugyanannyi kilométeres sebességgel száguldj annak az egymáshoz ragadt gépkocsik, mintha csupa vagonokból alkotott vonatok rohannának a sugáregyenes úton.

Néha egy-egy, a forgalmat nem ismerő, vagy méltányolni akaró idegen próbál egy hézagon a kocsik előtt keresztülfutni, mire az élenhaladó hirtelen fékezni kényszerül. A váratlan megállásra fel nem készült mögöttes kocsik fékei csikorognak, de már késő. Az első és hátsó

lökhárítók már koppannak s ez a puffanás gyors egymásutánban morajlik végig az egész kocsisoron.

— Ki megvan stupid? ... üsse neki pof onto t...— kiabálja barátom nagy méltatlankodással, míg úgy jár a lába a pedálokon, mintha orgonálna. Fékezés, indítás, megint fékezés, kapcsolás első sebességre és vissza a másodikról ... így megy ez közel egy órán keresztül tartó zsonglőr mutatványokkal, amíg a Faubourg St. Antonien keresztül, a Vincennesi kapun át végre elhagyjuk a metropolist övező falakat. Kívül aztán egy kicsit élénkebbé válik a mozgás, — szinte megkönnyebbülünk, mikor három kilométer után végre elérjük a repülőteret.

Vincennesben, a Dupontné asszonyság kis maisonjában szállunk meg. A panzió már tele van s az étteremben egész repülőtársaságot találunk. Éjfélig tartó hatalmas szócsatában latolgatjuk a várható eseményeket. Nagy vita indul meg a műrepülő bajnokság esélyeiről s egészen természetes, hogy a franciák ezúttal is Doretra esküsznek.

Ané.kül, hogy bosszantani akarnám őket, meggyőződéssel jelentem ki, hogy idén Fieseler, a német műrepülő mester lesz a bajnok, aki Tiger-típusú sportgépével messze felülmúlja mindazokat, akik az idei versenyben indulhatnak.

— No-no-no, a Fizlér kapja á Venszen verés, — Doret tudja edj uj figür, ász Fizlér nem tudja — jelenti ki barátom lelkendezve.

— Jó, jó, elhiszem, de ezt majd a végén mondja, amikor Fieseler nyakában lóg a Doret bajnokkoszorúja — mondom egy kis fölénnyel hangomban, ami a jó franciát megint kihozza a sodrából. Úgy ugrik fel, mintha kígyó csípte volna meg. Élénk taglejtéssel magyarázza

társainak, hogy én Fieselertől többet várok s azt állítom, hogy idén ő lesz a „levegő királya”.

A franciák egy pillanatig megdöbbenve néznek, aztán ezer kérdéssel ostromolnak meg egyszerre: — honnan tudom? Láttam-e Fieselert és mért vagyok olyan biztos a német győzelemben? ...

Nem akarom, hogy ezek a felhevült soviniszták hazafiúi nekibuzdulásuk egész keserűségét rajtam töltsék ki, tehát felhúzva vállaimat, rejtélyes mosollyal csak annyit felelek:

— Nous regarderons — meglátjuk. Azt tudom, hogy Fieseler hátonrepülésből csinál mindent, ami a programon van.

— Ollala!... — hangzik minden oldalról.

Ez a jellegzetes kifejezés, amely a francia önfeledt kiszólása, önkéntelen mosolyra késztet. Nem tudok szabadulni gyermekkorom Winnetou emlékeitől... az indiánok csodálkozó felkiáltása kísért még mindig: — uff, uff! Most ezek is ilyen önfeledten ollalaznak, de az utána bekövetkezett pillanatnyi csend azt mutatja, hogy taplót dugtam barátaim fülébe.

Nem baj, hadd rágódjanak reggelig, legalább nem lesz olyan váratlan és fájdalmas a meglepetés.

Gyors búcsút veszek.

Amint felfelé haladunk Dupontné maisonjának kétségbeejtően nyikorgó lépcsőin, a patron szobája ajtaján pillanatra rés támad:

— Doret, qui vainque, — Doret győz, — súgja valaki a homályból.

Nevetnem kell. Az önámítás jó ír lehet a sebre. De Fieseler nem ir, hanem skót. Még ennél is rosszabb ... El fogja vitatni tőlük a pálmát!

*

Grande féie Aérienne! . . .

A végeláthatatlan autótáborba ékelt kis Citroen tetején állunk. Innen, a helyzet magaslatáról próbálunk a tömegben tájékozódni.

Lenyűgöző látvány ez a kocsipark, amelyhez hasonlót csak amerikai filmeken láttam eddig. Ameddig a szem ellát, kilométerekre feketéllik minden a kocsik elképzelhetetlen tömegétől. A hatalmas repülőteret széles sávban öleli körül a nézők gyűrűje, mely a hangároknál bezárul. Csak úgy találomra 50—60.000 főre becsülöm a tömeget, amelynek zsivaja méhek távoli zümmögéseként morajlik.

Keresem a gépeket, — hiszen úgy tudom, százszámra jelennek meg ilyenkor az égen, de csak néhány árva madár fehérlik a sárguló gyepen. Martel megmagyarázza, hogy még ezen a hatalmas téren sem férnének el a bemutatásra szánt gépek, — mind légiúton érkeznek s leszállás nélkül fognak átrepülni a közönség felett. Magyarázat nem lesz, de felesleges is, mert a gépek mind ismertek, csupán a Blériot-bombavetők bemutatkozása lesz mjság, az akrobaták pedig a műsor végére maradnak.

Kiérkezésünk után félórával harsány fanfarok jelzik, hogy a nagy bemutató megkezdődik. Távolról mind erősebb dübörgés morajlik felénk, — jönnek a bourgetiak. Arcok tízezrei fordulnak a jelzett irányba, — minden szem a „háziezredet" keresi. A párisiak büszkeségét. Beh — sok Lucienne, Jaqueline, Marye és Yvonne szíve dobban meg a gondolatra, hogy mindjárt felette repül el Marcel, Gaston, Henry és Roger, a „l'as des as", — a levegő hőse. Mert, persze, mindegyik pilótája hérosz, akinek hőstettei kimondhatatlanok...

Pillanatok alatt fölénk ér a négy századból álló kötelék. Hispano-Suiza-motoros kétfedelű Bréguet XIX. távolfefderítők, — ugyanaz a típus, amellyel a francia

aviatika büszkeségei: Pelletier d'Oisy, Thoret, Bossoutrot, Costes, Le Brix, Bellonte es Guilbaud aratták világraszóló sikereiket. Ez a nagyszerű gép repült már Lorraine Dietrich-motorral csak úgy, mint Renault-tal — egy egész sereg távolsági csúcseredményt ért ejl s most itt dübörög felettünk hatvanadmagával, szabályosan alakított kötelékben, míg a franciák szinte a motorzajt is túlszárnyaló diadalordítással küldik feléjük tetszésük nyilvánítását.

A bevezető kötqlék el viharzik s pillanatnyi szünet következik. Talán csak hatásszünet, mint az előadótermek műsorszámai közt, hogy a közönség tetszésére kitombolhassa magát. A Bréguetket azonban hiába újrázza a nagyérdemű közönség, mert újabb hullám közelít. Ügy morajlik, mint a távoli földrengés. Pillanatnyilag még csak szunyograj, de rohamosan nő. Kolibrik ... kányák ... sasok... száz és száz mind nagyobbá váló gépmadár emelkedik fel a látóhatárról.

A közönséget szeretném figyelni, de a látvány annyira lenyűgöző, hogy nem tudok tőle szabadulni. Martel barátom sodort cigarettája alsó ajkára tapadva fityeg az önfeledten nyitvahagyott szája szegletén. Csípőre tett kezei ökölbe szorultak, hogy felindulását levezesse. Néhányan vállba húzott nyakkal kisebbnek igyekszenek látszani, mintha attól tartanának, hogy a föléjük terpeszkedő madársereg földresujtja őket...

És jönnek a gépek, mindent elsöprő rohammal, minden zajt, kiáltást elnyomó dübörgéssel· Jönnek, mint az ítélet, mint Madách falansztere, és tömegük elsötétíti a napot. Jönnek az újkor lángnyelvű sárkányai, acéltestükben acélszív dörög. Szárnyaik suhogása, légcsavaraik surrogása egybevegyül a kipuffogók pokoli hangorkánjával...

Harsog a levegő és dübörög a föld. Mint Seherezádé

palástja borul fölénk a gépek látást takaró szövevénye. Gép-gép mellett, szoros felfejlődésben, szárny-szárny mellett, összezárkózva, hogy szinte egynek (látszanak. Reng a kocsi, amelyen állunk és rezeg a dobhártyánk a pokoli hangorkánban.

Jönnek a technika csodái, kicsinyek, nagyok, egy- és kétfedelűek, terepszinűek, fehérek, sárgák, kékek, barnák, zöldek és feketék. Egy- és kétmotorosak, három- és négymotoros óriások, lassúak és gyorsak, békés és háborús célt szolgáló szörnyetegek. A kultúra és hajadás, a pusztulás és rombolás eszközei.

Nem lehet figyelemmel kísérni őket s nem lehet közömbös pillantással siklani át köztük. Villámként cikázó tekintettel kíséreljük meg, hogy legalább röpke tekintettel rögzítsük a látottakat, legalább nagyjából tarthassuk számon a felvonuló típusokat.

A széttáruló legyező élén Farman Goliáthok haladnak. Lomha szárnyalásuk diktálja az iramot. Szinte érthetetlen, mint tudnak a hatalmas Lioré Olivier-bombázók lépést tartani az ásatag Goliáthokkal. A Liorékat Potez, majd ezeket Amiot-k követik. Egy ezred Bréguet után négymotoros Bloch távbombázók következnek. Ügy harsog a levegő, hogy szinte mennydörög már s hátunkon hideg futkároz. Egy szomszédos autó sárhányójához kötött kutya gömböccé görnyedve lapít a földön, s míg egész testében reszket, fejét hosszan elnyújtva, vonít keservesen.

Szinte fellélekzem, mikor az utolsó század is elviharzik felettünk s néhány másodpercre újra (láthatóvá válik az ég. Most érzem csak, mint nyűgözött le a döbbenetes látvány, a napot is elsötétítő gépmadárfalka ijesztő serege, idegeket megrázó bömbölése. Egy pillanatra magam elé képzelem a jövő háborújának emberét, akinek ilyen légi

inváziót keli kiállnia... bombák robbanása, alacsonyan szálló gépek fegyvereinek ropogása közepette. Látom a tömegek harcát, gépek légióinak csoportos küzdelmét egymás ellen, amint különválva, valóságos erődként vívják meg harcaikat...

A repülés még gyermekkorát élte a világháború ejlőtti időszakban, — de a Maneuvre d'Orient-en, a keleti nagygyakorlaton résztvevő Voisin-biplán már 4 cm-es ágyúval volt felszerelve. Igaz, hogy egyetlen lövés az ágyút kiemelte a helyéből de a gépek már tökéletesedtek s éppen ma mutatkozik be az új Blériot, amelynek páncéltornyában gyorstüzelő ágyú mellett két gépfegyver, hátulján egy harmadik s alsó részén a negyedik mered a támadó felé. ..

Nem múlott el félperc, hogy a felvonult légiók hangja elmorajlott, mikor már újabb hullám moraja közelít. Könnyű felderítők, s néhány különleges feladatra készült Caudron, Potez és Salmson nyomában vadászok száguldanak elő a főváros déli része felől. Agyúval és géppuskákkal felszerelt Dewoitine- ás Morane-gépek zúgnak el felettünk. Az előbbieknél szinte mégegyszer gyorsabb vadászok teljes gázzal, vízszintes repülésben húznak keresztül a téren, alig 100 méter magasságban. Jóval 400 km-en felül becsülöm gyorsaságukat, amint bömbölő motoraik 800 lóerejével megvillannak a megbabonázott tömeg felett.

Még el sem tűntek a láthatáron, mikor újabb orkán kerekedik. Ezúttal a nagy „krekkek", az új Hanriot-vadászok zsigerelik ki a nézők idegeit mindent elsöprő száguldásukkal. Több mint ezer lóerős motoraikkal 500 km körüli sebességgel úgy suhannak el, mint a halál kaszája. Autós szamszédom kutyája már nem is vonít. Ott lapuf a sárhányó alatt s alig lehetne kicsalni onnan. Az embe-

rek szeme láztól ég s rekedtre kiabálják magukat nagy igyekezetükben. Az ordításból minduntalan kihallatszik: — Impossible, impossible ... Mindezek ellenére a Hanriot tényleg itt van s pallosként sújtó felvillanása igenis lehetséges, sebessége valóságos, érzékelhető, lemérhető és — elképesztő!

Nincs időnk felocsúdni. A Hanriot-k tovaszáguldanak, a levegő ismét remeg, — a bemutató nagy ágyúi, a Blériot-k közelednek.

Ügy jönnek, mintha Belzebubok törtek volna a világra. Félelmetesek és feketék. Idétlen alakjuk szinte elrémítő. Már nem is gépmadarak, csak gépezetek. Motoraik hangjára újból reng a föld és rémület szállja meg a lelkeket. Háromszáz kilométeren felüli gyorsasággal viharzanak át a légen, — egy-kettő-három... öt kötelék, legalább 100 gép.

Nem tudni, a lelkek fáradtak-e ej, vagy az idegek fásultak el az egymást követő megrázkódtatásban, — ezúttal már nem tellett a franciák készségéből sem. Az előttem álló autó tetején is ott áll a gazdája, de a Blériot-k elvonulásával fáradtan legyint: — elég volt. Elvégre a jó citoyennek holnap is kellenek az idegei, — holnap rászakad a hétköznap minden robotjával, kezdődik az élet ezer gondja s lesz még mit izgulnia.

Vincennes nagy attrakciója még hátra van, — aztán, ha ez lezajlott, jön Issy les Moulineaux, Mourmelon le Grand, Juvissy, Pau és a többi bemutató, ahol alkalma lesz nézeteit kifejteni olyan hangosan, ahogy azt a motorok lármája indokolja s másnap olvashatja a Matint vagy a L'Intransigeant-t, hogy ellenőrizze, vájjon megszokott lapja az ő nézeteit közölte-e fenntartás nélkül? ...

Elmorajlott a zaj, elcsendesült a táj s megbékéltek a lelkek is, hogy a meeting szünetében a „levegő királyai-

nak” mérkőzéséhez új erőt gyűjtsenek. Az emberáradat elszéled a rögtönzött vendéglők között s átveszi birodalmát a fesztelen beszélgetés. Végre szóhoz jut a néző is, de nem telik bele öt perc s újfent harsog a jlég a vitatkozók zajától. Nevek, szakkifejezések röpködnek a levegőben, — a vitában résztvesznek a nök is. Marianne és Rosalinde megfeledkeznek a mindenható toalettkérdésekről s szenvedéllyel kardoskodnak az új Amiot mellett. Egy kis indiszkréció hamarosan megvilágítaná a szenvedély okát, — Paul, az Amiot-gyár pilótája, Rosalinde pedig a szemközti trafik elárusító kisasszonya s meggyőződéssel vallja, hogy Paul válogatja a Nestroy-szivarokat a legnagyobb eleganciával ...

Félóra elegendő volt, hogy a műsor első részét letárgyalják. Üj izgalmak Ígérete fojtott légkört teremt pillanatok alatt, amikor a nagytribün oszlopán megjelenik a kezdetet jelző nagy piros fagömb. Minden szem arra a két gépre irányul, amely egyelőre teljes megértésben pihen a zöld gyepen. Az örök nagy riválisok: a gall kakas és a germán sas néznek farkasszemet.

Fieseler „Tigris"-ének kénsárga szárnyai égszínkék testhez simulnak. A kétfedelű, 140 lóerős Siemens-motorával valóságos játékszernek tűnik fel a francia rivális ezüstre festett, 300 lóerős, magasfedelű Dewoitine parasoljával szemben.

Ma egy éve, német földön találkoztak utoljára. Akkor minimális pontkülönbséggel Doret győzött a világbajnok Fieseíerrel szemben, akinek gépcserénél szokatlan volt a Dewoitine 300 lóereje, méginkább a francia gép sajátos repülési tulajdonságai a szinte önműködő Tigrissel szemben. Most idegen földön, ellenfele otthonában kell revánsot vennie, hogy a .„levegő királya” címet német hazájának hódítsa vissza.

Ahogy feldübörög a Dewoitine motora, az izgalom percről-percre fokozódik. Megpörgetik a Siemenst is, de a 14 hengeres Gnome-Rhone bömbölésében elvész a hét-hengeres kis motor hangja. Martelre pillantok. Úgy áll ott szétterpesztett lábaival, karbatett kezekkel, mint az istállótulajdonos, aki biztos a favorit színeinek győzelmében. Ajkai közt új cigaretta fityeg, ezúttal azonban nem füstöl, mint az eldobott vég, mert francia barátom idegességében szinte szünet nélkül tüdőre szívja.

Most megszólal a megafon és tudtul adja, hogy előírt gyakorlatok következnek, amelyet a versenyzők előbb saját gépeiken hajtanak végre, majd gépet cserélve ismételnek meg. Fieseler kezd.

Doret melegítésre futtatott motora elhallgat, s Fieseler kis biplánja pár lépést előregurul. Távcsővel figyelem s látom, amint Fieseler szerelője mestere vállát érinti. A szerelő a felhágóról lelép, Fieseler bólint. Rövid nekifutás s a kis gép csakugyan tigris módjára szökken a levegőbe.

Másfél évtized van már mögöttem, ezalatt sok műrepülést láttam. Európai hírű akrobatákat és világbajnokokat. Mindenre elszánt amerikaiakat és jó fizetségért veszni kész repülőkalandorokat csak úgy, mint a műrepülés kifinomult érzékű művészeit. De amit Fieseler mutatott itt, felülmúlt minden elképzelést. Csodálatosan pontosan végrehajtott feladatrepülései, mozgásának könnyedsége és eleganciája magával ragadta a soviniszta franciákat is. Epetant... merveilleux, très bien ... c'est ça!... — hangzott az önfeledt felkiáltás mindenfelől. A pontozó bírák bólongattak s vita nélkül adták meg a legmagasabb pontszámot az egyes mozzanatok nyomán.

Dörgő taps fogadta a leszálló németet s a taps csak fokozódott, amint Fieseler felemelkedett üléséből. A hatal-

mas termetű Doret elsőnek siet hozzá s hirtelen elhatározással magához öleli ellenfelét. A jelenet nem marad hatás nélkül. Az ellenfél megbecsülésének látása kiváltja a franciák lovagiasságkészségét, — újabb tapsorkán viharzik végig a tízezrek sorain, — a miniszterelnök is lelkesen tapsol. Az arcokra megelégedés ül ki. Hogyne! Szépet mutatott a boche, de majd most!... Most Doret következik ... aztán nincs tovább senki!...

A Dewoitine sem vesz hosszabb startot, mint ellenfele, csak előbb és meredekebben kapaszkodik felfelé. Háromszáz lóerős motorával feleannyi idő alatt nyeri el a szükséges magasságot, mint Fieseler s ennek megfelelően az egyes figurák közötti magasságnyerés ideje is rövidebb, miáltal az egyes mozzanatok folyamatossága szembetűnőbb. A közönség valósággal vele repül, — egy-egy szép fordulóján újult erővel harsan fel a taps s mire leszáll, már pirosak a tenyerek és rekedtre ordította magát a tömeg.

Pedig az igazi még csak most következik, — a helyilletve gépcsere egymás között. Az arcok felragyognak, a tekintetek összevillannak. Még mindenki emlékezetében él Doret tavalyi győzelme, — biztosra veszik az ideit is. Fieseler azonban nyugodt. Tud valamit, amit a franciák nem tudnak ... Junkers 28-as dural vadászgépen gyakorolta magát, ugyanolyan lóerővel, mint francia ellenfele. — ez a találkozás már nem éri felkészületlenül.

A jó galloknak megint van min izgulniok. Ez a boszorkányos „Fizlér" rácáfol minden feltevésre. Micsoda dolog az, hogy ugyanannyi pontszámot gyűjt össze, mint amennyivel Doret munkáját értékelte a bizottság? ... elvégre ez Doret specialitása s azt nem lehet csak úgy egyszerűen kisajátítani... No, nem baj, majd a szabadon választott gyakorlatoknál... ott majd úgy porolja ki a nagy Doret

a németet, hogy nem a levegő királya, de még csak fullajtárja sem lehet a franciák bajnokának...

Doretnak a Tigrisen sehogy se ment a dolog. Talán Fieseler kifogástalan munkája a Dewoitineon befolyásolta, vagy ezúttal neki volt szokatlan a viszonylag gyenge kis motor? ... két ízben is megcsúszott s hosszabb időbe tellett, míg szükséges magasságát újra elérhette. — A pontozásban bizony alulmaradt.

Vincennes most már nem népünnepély színhelyéhez, hanem megbolygatott méhkashoz hasonlított. Martel cigaretta helyett a gyufát veszi szájába s úgy akar rágyújtani. Mindenki kiabál, veszekszik s készek megverni egymást. A nők ebben a pillanatban igazán nem szépek, de még csak sikkeseknek sem mondhatók. Magukból kikelve kiáltoznak és táskájukkal hadonásznak.

Soha ilyen izgalom! Hogyne, — hiszen a becsület forog kockán. Mi lesz, ha a pifke győz? Ezt a szégyent francia el nem viselheti. Jó, hogy a miniszterelnök áll Doret mellett, mert talán megszaggatnák rajta, a ruhát, olyan hevesen gesztikulálva igyekeznek buzdítani.

Megint megszólal a megafon. Az eredményt hirdeti ki. Fagyos csend a válasz. Aztán észbekapnak s udvarias taps csattan fel minden oldalról. Aztán megint felviharzik a tömeg, — most Doretnak szól buzdítása.

Ezúttal a francia indul előre. Talán hogy a pattanásig feszült kedélyeket csillapítsa sa szinte dühös felbuzdulást levezesse? Lehet, hogy a váltott gépek versenyében való alulmaradásának kellemetlen hatását igyekszik eltüntetni, — tény, hogy alig tudják becsatolni vállhevedereit, már gázt ad s a levegőbe szökken.

Amit végez, nem is repülés, hanem a düh tobzódása. Szabadon választott gyakorlatok vannak soron, — itt lehet mindent beleadni. Úgy cibálja a hatalmas fémmadarat,

mintha szét akarná szedni. Mozdulatai hevesek, kemények és szinte szegletesek. Szuperlativuszokban repül. Két véglet közt, az átmenetek simasága nélkül. Ijesztő száguldása valóban félelmetes. Ezerötszáz méterről végzett zuhanórepülésében lejön 100 méterig, ott rántja fel a Dewoitinet ugyanabban a szögben, mint amivel a földet közelitette meg s emelkedik gyertyaszálként az égnek, orsó módjára peregve maga körül.

Pillanatról pillanatra változik helyzete. Denevér módjára csapong, majd meg vércseként suhan a földnek, hogy szirénázva sivító motorával másodpercek alatt ezermétéres magasságban tűnjék el paránnyá törpült alakja. A hossztengelye körül végzett „rolling"-jai szinte villanásszerűen Egy-egy háton végzett mozdulatánál szinte félelmetes, ahogy az enyhén ívelt szárnyain fekvő gép égnek meresztett futójával s mélyen alácsüngő farokkormányaival körözik, majd gyors mozdulattal felveti uszonyát és előre végzett amerikai fordulóból szinte megáll a levegőben.

Mindössze 20 percet töltött a levegőben, de ezalatt szinte kifárasztotta nézőit.

— Hogyan képes ilyen szédítő forgolódás után még simán leszállani — tűnődik Martel, aki maga sohasem volt pilóta s így természetesen a laikus szemével ítéli meg a látottakat,

— Nézze — mondom, — az ő hátonrepülése nem több, mint ha maga otthon beakasztja lábát a poroló gerendájába s fejjel lefelé csüngeszkedik.

Méltatlankodva néz rám, aztán dohogva mondja: — nem vagyok bolond.

Nincs idő az elmélkedésre, mert alig hangzott el az orkánszerű taps, felbúg a Siemens is s Fieseler ruccan a levegőbe.

Öt perc múlva minden francia tudja, hogy a bajnoki cím elveszett s ezúttal germán fejre kerül a levegő királyának babérkoszorúja. Menne is már keserű csalódásában, ha meg nem állítaná őt magát, de lélekzetét is az, amit az ördöngös német mutat.

Előbb felment ötszáz méterre. Aztán azzal kezdte, hogy egy fél orsóval hátára fektette a gépet s azontúl vissza se tért alaphelyzetébe. Mindent háton kezdett s ott is fejezett be. Negyed-, fél- háromnegyed fordulatok orsóban, oda-vissza, mintha a szegedi halászmester a süllőt forgatná a nyárson. Előre bukfencből folytatólag álló nyolcas, — jobb és bal spirálvonal kétszer váltva háton, aztán bukóforduló hátonhelyzetből, piruett felfelé, cigánykerék, lebillegés erősen húzott helyzetből, előrehaladás nélkül, végül dugóhúzó háton, le 100 méterig, ahonnan szárnyélen vitte a gépet végig a tribün előtt, majd a leszálló jel fölé repülve, olyan függőlegesen csúsztatta le gépét a ponyvára, hogy attól 30 lépésre megállott.

A sport csak sport s előbb jő a sport, csak aztán a diplomácia. Viharos erővel tomboló testszésnyilvánítás mutatta, hogy a pillanat hatására kelt lelkesedés lángjában a küzdő szellem még megnyilatkozik.

Hanem aztán... a hazamenet, gyászkíséretnek is beillett volna. Így kísérhették utolsó útjára a franciák a nagy Napóleont.

A hazavezető úton egy szót sem váltottunk. Mit is beszéltünk volna?

Egy esztendeig minden franciát egy gondolat és vágyakozás hat át: — a reváns!.. .

VAKREPÜLÉS.

A kezdeti idők madárembere, aki nappal nekivágott a végtelen levegőtérnek, hogy sokszáz lóerővel vontatott gépmadarán akkora távolságot hidaljon át, amelyhez hajónak, vonatnak háromszor annyi időre van szüksége, — ha leszállt az est s vele maga is leszállni kényszerült, hogy biztonságban várja be a reggelt, mikor útját folytathatja, — hovatovább rájött, gordiusi csomót kell megoldania, hogy amit nyert a réven, el ne veszítse a vámon.

Mert amíg a diadalmas gyorsaságú repülőgép pihent az éjszakában, a sokkal kisebb sebességű, lenézett vonat, a göröngyös sártekén tapadó, porban gázoló gépkocsi tovább szaladtak s falták a kilométereket. Az órák múlásával gépkocsi, vonat a repülőgép nyomában jártak s mire hajnalodott, begördültek a nagyvárosok pályaudvarára, ahonnan utasaikat valósággal házuk küszöbére tehették le.

Az éjszaka kényelmének nem áldozták fel a gyorsaságot.

A repülőgép hátránya még ezzel sem volt teljes.

Amíg az égbolt látható volt, amíg a pilóta távlatokat tekintett át, fölényét megőrizhette. Léte a nappal és a láthatár függvénye volt.

De eljött az ősz s véle a borulás. Fátyolba takarózik a nap s ködök homályosítják el a láthatárt. Az időjárási jelentés rovatai különös adatokat tartalmaznak. A felhők magasságát jelentő „plafond” mind alacsonyabb lesz, a láthatóság százkilométeres távlatai száz méterekre zsugorodnak össze. Hajnalban ellenséges hadak gyülekeznek s megülik a völgyeket, leereszkednek a láthatárra... Mindent beborít, mindent eltakar a repülő kérlelhetetlen, ősi ellensége, a — köd.

A forgalmi pilóta szabad mozgása megszűnt. És kez-

detét veszi a bizonytalansággal való küzdelem, — harc a lét és nemlét körül. Mert a repülőgép már közlekedési eszköz, mint a többi szállító alkalmatosság, melynek egyetlen feladata a megbízható, pontos szolgáltatás. Személyes áruszállításban egyaránt. Ha a szabad levegőben szálló, forgalmi akadálytól, összeütközés veszélyétől mentes repülőgép nem nyújt legalább akkora biztonságot, mint a földi járművek bármelyike, még nem érett arra, hogy az ember kényelmét szolgálja s csak mindenkori kiváltságosok szórakozási eszköze marad.

Két év óta járom a Spadokkal Bécs és Budapest között az-utat s ezerszer tolult fel bennem a kérdés: — mint lehetne repüléseink biztonságát megoldani? Októberben járunk s utaink magassága mind csekélyebb lesz. A láthatóság romlása a mind szűkebbé váló látóhatár lassan lefelé kényszerít. Álmainkban, mint lidércnyomás ül tudatunkra az ősz. Régen megszűnt borongós hangulata, színpompája kezd élni bennünk, mely annyi szép elégiára késztetett és romantikára hangolt. Az ősz csak az álmodozóknak álom, nekünk gyötrő valóság. Sokszáz kilométeren át rohanó gépünk előtt *látni* akarunk... látni magunk alatt a talajt, látni magunk előtt a közeledő tájat, — látni a láthatárt, mely helyzetünket érzékelteti.

A köd, ez az undorító, átkozott ellenség mindent takaró fátyolával fojtogat minket. Órákat késünk az indulással, mert nem látni a repülőtér végét s nincs mire irányt vennünk. Pilótaülésünk ölén nincs más műszer, mint egy magasság-, egy sebesség- és egy motorfordulatszám mérő. Ha a köd a talajhoz szorít, hogy szinte úgy érezzük, mintha a mennybolt ereszkedett volna ránk, a fákat ugráljuk át s szívdobogva lessük egyik pillanatról a másikig, mikor bukkan ki a ködből valami nem várt akadály, nagyobb fa, gyárkémény, magasabb épület, antenna-

árboc csúcsa, hogy elállítsa bennünk a lélekzetet s kizsigerelje idegeinket, amelyekre pedig olyan szükségünk vagyon... Dülledt szemekkel meredünk a tejszerű semmibe és gyomrunkat a torkunkban, szívünket agyunkban érezzük. A nagy pillanatok feszültségével állandósul idegmunkánk az órák hosszú sorára, hogy végül szinte ernyedten adjuk meg magunkat sorsunknak, ha a feszültség végre engedhet bennünk.

Nem, — ez butító, kegyetlen játék az élettel, géppel és utasok biztonságával. A papírforma a vezetők elgondolását igazolja. A repülőgép nem maradhat el a többiek mögött, — száz százalékos indulás-érkezést kell produkálnia, — mindegy, hogy milyen áron.

Ebben az évben társaságom próbálkozik meg a téli járatokkal.

És a kísérlet nyulacskája — én vagyok. Hosszas kísérletek folynak idestova három esztendő óta a pilóták műszerutáni, úgynevezett „vakrepülésének" megoldására. Az elképzelés kézenfekvő, a megoldás nem olyan egyszerű.

Arról van ugyanis szó, hogy a természetes ösztön útján beidegzett vezetési készség teljes feladásával, megtagadjuk repülő érzékünk irányítását s pusztán a mechanikus műszerek működésére bízzuk magunkat. Gyakorlatban ez annyit jelent, hogy a város forgatagában, bekötött szemmel, a vakokat irányító fehér botot véve kézbe, próbáljuk az átkelés helyes útvonalát kitapogatni, úgy, hogy mellette a forgalmat is tekintetbe vegyük. A világtalan hiányzó látóképességét egy hatodik érzék helyettesíti, amellyel a megszűnt érzék helyébe a természet ruházza fel, de enélkül csak hosszas gyakorlás útján lennénk képesek tapogatózás útján a helyes utat megtalálni, mert a

látásától megfosztott pilóta helyzetérzéke teljesen felmondja a szolgálatot.

Mégis az egyedüli mód a műszerek utáni repülés, amely a műszerek megbízhatóságában való feltétlen és megalkuvás nélküli hitet tételezi fel. Hinnünk kell, hogy műszereink működése csalhatatlan, bízni benne, hogy cserben nem hagynak, de legfőképen tudnunk kell, hogy mentesek leszünk ösztönünk sugalmaitól s le fogjuk győzni a kísértést, hogy ösztönérzésünk csábításainak engedjünk.

Milyen egyszerű mindez így elmondva s milyen nehéz a valóságban. Képzeljük el Janek Gézát, ki egy negyedszázadot töltött el nyeregben s elmondhatjuk, hogy a ló helyes vezetése, terhelése, lépéseinek mértéke és kantárhosszának szabályozása szeizmográf finomságú második érzékévé vált, most azzal a feladattal bíznók meg, hogy a ló mozgásának érzékelését megszüntető rugós nyeregben, bekötött szemmel és kantár nélkül, ritmusjelző készülék útján próbáljon ügetést és vágtát, vízmosásokkal, dombok és völgyekkel tarkított terepen... A beidegzés, az évtizedek gyakorlata során épített hatodik érzékünk megtagadásának nehézsége, csak akkor válik nyilvánvalóvá, ha nem virtusból rövid percekre, de kényszerhelyzetben s a veszély tudatában, végtelennek tetsző órákon át kell alkalmaznunk.

Ilyen feladat végrehajtására jelölt ki társaságom. Egy kicsit izgat is a dolog, — egy kicsit — nagyon. Első leszek Magyarországon, aki „vakolni” tanul. Sokan máris tanulás nélkül vakoltak — a szabadkőművesek. A sarkcsillag keletjén, páholytestvérek közösségében. De nekem csak egyetlen társam lesz, — oktatóm, Burtin.

Fiam lehetne. Tíz éves volt a Farman gyár vakrepülő iskolájának oktatója, mikor hazakerültem a frontról négy

háborús repülőév emlékeivel. Most engem fog oktatni a gyermek, — ez a sors iróniája.

Burtin azonban különleges kiképzést kapott s két év óta ezt gyakorolta. A francia pilóták nagyrésze keresztülment már a tanfolyamon, — mindet Burtin vezette be a vakolás rejtelmeibe.

A Toussus le Nobleban felállított Farman-iskolában keményen folyik a munka. Jelentkezésemet követő órában már gépben ülök. Jó öreg háborús kiképző típus, az F—71. kétfedelű iskolagép kormányánál hajtjuk végre a „bemelegítő" repülést. Én elől, Burtin hátul. Az öreg láda első ülését borítóperem szegélyezi, amelyre redőnyszerű és ezüstre festett vászonborítást lehet húzni. A műszertábla csak úgy hemzseg a különböző számlapoktól. Elsőben is tehát a segédeszközök használatának rejtelmeivel ismerkedem meg.

Mindjárt egy merőben új műszerrel találkozom. A statoskopnak nevezett készülék egy termoszhoz hasonló palackkal van összeköttetésben, amelynek feladata, hogy az állandó légnyomást képviselje. Vékony cső útján egy műszerrel van összeköttetésben, amelyen keresztül a légnyomás kiegyenlítődik. Ha a külső légnyomás emelkedés vagy süllyedés folytán hirtelen megváltozik, a kis nyíláson át a külső és belső nyomás nem tud azonnal kiegyenlítődni, tehát a termosz légköre és a szabad levegő között nyomáskülönbség áll elő, amelyet a műszer lapján középállásban lévő nulla pont alá vagy fölé kitérő mutató jelez, méterekben fejezve ki a másodpercenkénti emelkedést vagy süllyedést.

Ez a műszer nagyon megragadta figyelmemet. Németországban már évek óta motornélküli repüléssel foglalkoznak, — a statoskopnak ott lehet különösen nagy szerepe. De itt van mindjárt egy másik érdekesség.

Burtin kicsit unottan, de érdekesen magyarázza működését:

— Az elfordulásjelző az egyenesvonalú repülési iránytól való eltérés és a haránt elmozdulások jelzésére szolgál. A műszerlap alján félkörű ívben hajlított üvegcsövecske látható, amelynek színezett folyadékjában kis acélgolyó mozog. A golyó az alaphelyzetből való kitérés mértékének megfelelően, minden traverzáló, tehát átlózó mozgást feltüntet, míg helyesen végrehajtott fordulónál középállásban marad. Az irányváltozást pedig két egymásra merőlegesen elhelyezett csuklón forgó pörgettyű mutatója jelzi, olyanformán, hogy bal fordulóban balra, jobb fordulóban viszont jobbra térve ki, a természetes kitéréseket rögzíti meg.

Hossz- és keresztdőlésmérő már nem ismeretlenek, valamint az úgynevezett finommagasságmérő sem, amely mindössze 100 méter magasságot — méterenként jelez s ezzel a pilóta, leszálláshoz való helyezkedését nagy mértékben megkönnyíti.

Félórai szemlélődés és a műszerek működési elvének megismétlése után beindítják a motort s rövid start után, egy kiszolgált iskolagéptől nem várt merész emelkedéssel csakhamar 400 méteren vagyunk. Itt Burtin váratlanul megmozgatja a kormányt s jelzi, hogy vegyem át.

Nincs semmi tennivalóm. A Farman kitűnően kiegyensúlyozva, eleresztett kormánnyal is egj^enletes, nyugodt repüléssel emelkedik tovább. Néhány perc elteltével Burtin utasítását hallom a telefonban:

— Félgáz, horizontális repülés, éles fordulók után húzza meg a gépet a megítélése szerinti maximális emelkedésre.

Pontosan végrehajtom, amit mondott. Fordulóban szárnyélre állítom a gépet, — várom, hogy belenyúl és

visszaveszi, de nem mozdul. Második fordulómat húzott magassági kormánnyal hajtom végre. A kis gép remekül engedelmeskedik, — túldöntött spirálból veszem fel, hogy utána az elrendelt maximális emelkedésre késztessem.

Érzem, hogy kitűnő gépen ülök, — kelleténél jobban húztam meg a kormányt. Óvatosságból előre nyomom kissé a kormányt s igyekszem egyenesbe hozni. Burtin azonban megrázza a botot annak jeléül, hogy a vezetést át akarja venni. Egyszerre halkul a motor futása, — a Farmari égnek ágaskodik s meredek helyzetében megáll.

Érdeklődéssel várom, mi lesz. Már régen át kellett volna esnünk, hiszen sebesség nélkül lebegünk a térben. A motor olyan lassan forog, hogy nem is tudom elképzelni, mi tartja a gép orrát a magasban. Telnek a másodpercek s a helyzet csak nem változik.

Zavarban vagyok. Ilyenben még nem volt részem. Ügy lebegünk egyhelyben, hányat helyzetben, magasba meredő lábakkal, mint Mohamed koporsója. Nem emlékszem, hogy erősebb szelünk lett volna, amelyben a gép megállítható. Àla bonheur! — ez stabilitás!

Még mindig ott lógunk. Csak bele ne lépjen az oldalkormányba, mert akkor vége a lebegésnek s valamelyik oldalra végtére is le kell csúsznunk...

Tévedés! Még csak most jő a meglepetés...

A Farman körül lassan fordulni kezd a föld. Igen, a láthatár szép lassan jobbra tér el, tehát bal körben hajlunk el. Az elhajlás lassan erősbödik, a táj mind gyorsabban forog. Még mindig a légcsavaron függünk s ebben a helyzetben a gép bedőlés nélkül, függőleges tengely körül hajlik el. Mire teljessé vált a kör, Burtin fokozatosan utána engedi a botot, — a Farman lassan megint sebességre jön s két, szorongástól nem éppen mentes perc után ismét kézbe vehetem a kormányt.

Hát ez nagyszerű volt. Ha Burtinnak az a célja vele, hogy bizalmat keltsen a gép iránt, az teljes mértékben sikerült. Ilyen pompás tulajdonságú gépben bizonyára egyszerű lesz a „vakolás” is,

A leszállás három pontra nagyon szépen sikerült. Burtin megelégedett. Röviden ennyit mond:

— Très bien! . , , Alors — sous cupoie! — Borítás alatt tovább.

Mire észbekapnék, megzörren felettem az ezüstcellonozású burkolat s eltűnik előlem a világ.

A burkolaton vágott két keskeny csíkon át vékony fény csík hatol be s megvilágítja a számlapokat, ösztönszerűleg keresem a kilátást a csíkokon át, de magasan vannak s még az ég kékjét sem látom át rajtuk.

— Engedje szabadon a botot, a startot én végzem — hallom Burtin hangját a telefonban. — Figyelje a műszereket és csakis a műszereket lássa — nyomja meg a hangsúlyt, —- aztán ha mondom, vegye át a kormányt s igyekezzék utasításaim szerint vezetni a gépet.

Mire válaszolhatnék, utolsó szavát elnyeli a motor bömbölése, mely itt a kupola alatt kétszeres erővel hangzik. A szűk, kis helyet pillanatok alatt megtölti a ricinus — nekem kedves, de ilyen mértékben émelyítő szaga. Hohó, mi lelte ezt a Burtint... mért viszi a földön fordulóba a gépet, hiszen úgy sodródunk, hogy minden pillanatban kitépheti a kereket... Ej, ördögbe is, most meg elhúzta a földtől a gépet... hogy ágaskodik s emellett jobbra lógunk vele ...

Önkéntelenül hátranézek, — szeretném látni ennek az embernek az arcvonásait, — mit akar, engem ijesztgetni? ... vagy hirtelen rosszul lett s most engem ken mindjárt a földhöz? ... Nem látok semmit, mert a ku-

pola mindent takar s csak karját láthatom, amint a botot fogja...

Igen, a botot... Most már aztán egészen nem értem ... A bot a középen van s Burtin keze mozdulatlanul nyugszik rajta. Dehát akkor mért érzem, hogy ágaskodunk, szédületes fordulóban dülöngünk s csúszunk hol jobbra, hol balra, de mindenképen az észszerűség és következtetés teljes megcsúfolásával lehetőleg pont fordítva, mint ahogy szerettem volna, — mint ahogy lenni kellene ... Na, de ez most már túlzás, — hiszen hányat zuhanunk lefelé!...

Nem állhatom tovább. Belekiáltok a telefonba:

— Attention! Nous tombons! — Zuhanunk!... Gúnyos nevetés a válasz. Aztán energikus rendreutasítás:

— Plus tranquillement monsieur Éftiii... figyelje a műszereket, aztán nem fog zuhanni... — s megint hallom nevetését.

A műszerekre pillantok s egy picit elszégyenlem magamat. Mi tagadás, az érzékeim ugyancsak megcsúfoltak. A dőlésmérők, elfordulás jelzők, variométer és sebességmérő egyértelműen nyugodt, egyenes emelkedést igazolnak. Semmi kétség, — itt van máris Burtin állításának igazolása — az öreg sas vakon éppen úgy bukdácsol, mint a fészekből kilökött fióka. Ezt is meg kell tanulni, még pedig elsősorban az öntudat feláldozása és fékentartása árán. Igen, figyelni fogom a műszereket s nem hagyom magamat befolyásolni érzékeim által.

Így! Most hiába áll megint égnek a hajam attól a bal dőléssel, jobbfelé végrehajtott bukófordulótól, amely szinte keresztülnyom az ülésemen, mert most is egyenesen repülünk ... illetve ... mégsem. Nézzük csak ... Keresztdőlésmérő golyója balra tért ki, az elfordulás jelző

ugyancsak balfordulót mutat, — a finommagasságmérő mutatója megállt, — semmi kétség, most balra kanyarodunk el.

Hm. Furcsa... furcsa és főleg kellemetlen. No, birkózzunk egy kicsit azzal az ősi ösztönnel. Ezt is meg kell szokni, ha kényelmetlen is.

Burtin éppen megrázza a botot. S máris vezényel:

— Tout à droit! — Egyenesen!

Tíz percen keresztül vezetem a gépet a műszerek után. Időnként nem állhatom meg, hogy meg ne feszítsem magam az ülésben, — az az érzésem, hogy sodródunk megint. És a motor milyen lehetetlen hangokon szirénázik ... Persze, ha hinnék a fordulatszámmérőnek, látnom kellene, hogy hallucinálok, de most egy kicsit elnéztem a dolgot s úgy érzésem szerint egyensúlyozom a gép megdőlését...

— Attent... attent... — hallom a mikrofonban. — Êtez vous fou?

Nem, nem bolondultam meg, Burtin úr, csak egy pillanatra megint ember voltam, — de bocsánat, ígérem, hogy robotos leszek megint lelkiismeretesen... csak kérem ... egy kicsit fáradt vagyok... Ez a furcsa helyzet, nem látok semmit, illetve látom az olaj füstöt lassan szűrődni a réseken besugárzó fénysávban, sőt porszemeket is látok megcsillanni benne... de lehet, hogy nem porszemek, csak a szemem káprázik, — már elég volt, — már sok egy kicsit, — talán hagyhatnánk valamit holnapra is, hiszen órák óta vagyunk itt fenn, — talán fél napja is... Éhes vagyok, illetve korog a gyomrom, — nem tudom, kívánok-e enni, inkább egy kis friss levegőt...

Mindezt csak gondolom, de nincs bátorságom megmondani. Ne gondolja ez a zöldfülű gyerek, hogy túlságosan megilletődött vagyok, — kitartok, ha kell, még egy

fél napig, — csak azért is, lássa, hogy magvar pilótával van dolga!

— Une demi heure! Assez! — Fél óra! — elég! — hangzik Burtin hangja s megrázza a botot, A következő pillanatban most már csalhatatlanul érzem, hogy égnek ágaskodunk, — egy hatalmas nyomás úgy az ülésbe nyom, hogy azt hiszem, a nádfonatú ülés leszakad alattam, aztán a motorzaj elhalkul s a hosszdőlésmérő csövét végig színesre festi az alkohol kékje.

Figyelem a magasságmérő tűjét, — rohamosan megyünk lefelé. Még két ízben kell nyelnem, hogy a feltörő buzgóság csúffá ne tegyen, aztán érzem, mint lebegünk ki a talaj felett s rövid gurulás után megállunk.

Hirtelen az a gondolatom támad, — milyen ostoba arcot is vághat egy magamfajta újdonsült vakoló, mikor első Valpurgistánca után leemelik fejéről a kupolát... Nos, nagyon közömbös arcot fogok vágni, — talán úgy, mint a Harry Piel, akinek semmi sem imponál s gúnyosan felvont szemöldökkel néz vissza, mikor vetélytársának golyója a füle mellett süvít el... vagy valami hasonlóan ... Egyre megy. Fontos, hogy roppant fölényesen fogadjam a napvilágot, mely fényt vetend ábrázatom színére és kifejezésére.

Hanem mire a szerelők a kupolát leemelték rólam, minden szép elképzelésem kútba esett. Nem volt szükség hősi pózra, de még csak öntudatos ábrázatra sem, mert mielőtt a világossághoz nem szokott szemmel csak körül is pillanthattam volna, már megint fejem fölé borult a fedél s Burtin megnyugtató kijelentését hallom:

— Minden rendben. Látom, jól bírja, csak ne bolonduljon megint meg, hanem nézze a műszereket. Most maga startol. S mielőtt bármit mondhatnék, hallom a

demarrőr bugását, amint indítja a motort s egy másodperccel később újra beszól:

— Készen? Akkor lassan adjon gázt s vigyázzon, hogy egyenesen vezesse a gépet. Ha megvan a 80 kilométere, lassan húzza el a gépet, de ne eressze vissza a földre, mert nem látja magasságát és ha felugrik, nem tudja korrigálni többet.

Most megint szeretném figyelmeztetni, hogy legalább tartsunk egy kis szünetet, — hadd szívjak el egy cigarettát és egy kis levegő sem ártana meg, — de nem hagy időt a tiltakozásra, mert hogy néhány másodpercet kések, már ő maga nyomja be a gázkart, s nincs mást mit tennem, mint teljes odaadással és figyelemmel végrehajtani utasításait.

Beh nagy fohászok szakadnak fel az emberből, amikor úgy istenigazában szorítóban van ... Ugyanolyan érzésekkel drukkolok az egyenesért s a bemondott fordulók helyes keresztülviteléért, mintha legalább is jövőm függne az eredménytől... De érzem, hogy az a kölyök ott hátul magában azt gondolja, hogy jobb lenne, ha elfelejtenék mindent, mi mögöttem van s kezdő süldőként foglalkozhatna velem, hogy ne tériteném el a gépet minduntalan, mikor pedig műszereim lelkiismeretesen mutatják a tennivalókat... Hát igen, ez nem más, mint birkózás a szokás hatalmával, mely minden igyekezetével legyűrni próbál. Nem is vakolás ez, hanem az önfegyelem nagy próbája.

Fáradtnak érzem magamat, de elhatározom, hogy nagyon figyelmes leszek. Nekifeszítem hátamat az ülésnek, hogy az oldalkormány minden gondolatnyi elmozdítása kiérzékelhető legyen. Már nem vagyok pilóta, hanem robotember, amelyet gépezet mozgat s műszerek irányítanak.

— Quatrevingt degrés à gauche — nyolcvan fok balra — hangzik Burtin utasítása.

Kis csűréssel óvatosan lépek az oldalkormányba. Az elfordulásmérő tűje lassan kileng, de kitér a folyadékban úszó golyó is. Nem jó! Jobban csűröm be a gépet, — a golyó engedelmesen visszatér s középen megáll. Pillantás a Sebességmérőre meggyőz, hogy sebességem nem változott s a fordulatszám is megmaradt, tehát a fordulás helyes.

— Ça van bien — jól van — szól Burtin a telefonba. Na hála Istennek. Ez az első helyeslés a vadkecske, bolond, részeg és hasonló enyelgések után. Mindenesetre megnyugtató, hogy ezt is tudom, ha nagyon igyekszem. Azt hiszem, egy kicsit bele is pirultam a dicséretbe, — csak észre ne vegye az a zöldfülű ott a kupola mögött, mert elszégyellném magamat.

Úgy látszik megtetszett előbbi fordulóm, mert egymásután diktálja a váltott elhajlásokat. Szinte izzad az üstököm a nagy igyekezetben, amint a műszerek közt cikkázó pillantások mellett próbálok összhangot teremteni a sok tennivaló között, összeszorított fogakkal meredek a műszerekre s leheletszerű mozdulatokkal igyekszem az utasításokat úgy követni, mint a gondolat.

Nem tudom, mióta tart már a tortúra. Tagjaim sajognak az állandó megerőltetéstől, — félek, hogy a merev tartástól görcsöt kapok. Végre elhangzik a megváltó varázsige:

Finisch! Vous êtez sûrement fatigué, — donnez moi le gouvernaille!

Eleresztem a kormányt s valósággal összecsuklom ülésemben. Több mint egy óra hosszat ültem megfeszített izmokkal és idegekkel, meredt szemekkel csüngve a műszerfalon, küzködve az olajfüst fejfájdító szaga okozta

rosszullét érzésével, lenyűgözve a vakság nyomasztó tudatával. Hiába ül mögöttem oktatóm, ki minden téves mozdulatomat könnyűszerrel helyesbítheti, ha önérzetem s büszkeségem arra kényszerítenek, hogy kifogástalan vezetéssel önállóságot mutassak minden igyekezetemmel és minden áron!...

Csikorog a burkolat kallantyúja s lassan világosság derül a sötét kamrában. Persze, hogy elfeledtem a Harry Piel-i mozdulatot s úgy hunyorgók, mint a csecsemő, ha Standi néni villanylámpa fénye mellett akar gyönyörködni benne. De Burtin nem nevet. Eltűnődve figyel pár másodpercig, aztán komolyan mondja:

— Nagyon fegyelmezett volt, — nagyon jó volt. — És nyomaték kedvéért megszorítja a karomat.

No lám, — a pocok... Megdicsért. — Mit is illik ilyenkor mondani? Valami fölényesen nyugodt, elhárító, kicsit szerénykedő, de nem minden büszkeségtől mentes mondat... Eh, nem! Mért ne tudnék ember lenni?

Derűsen a szemébe nézek:

— Igyekszem, Burtin úr, igyekszem. — Ha egy kicsit türelmes lesz velem, azt hiszem jól végzek Magánál. És ezt szeretném, mert bizonyára sok baja és bosszúsága van a tanítványaival.

Kemény, kicsit ellenszenves tekintete most egyszerre megenyhül. Futó mosoly szalad át szája szélén:

— Érdekes és szép, de nehéz mesterség ez — mondja eltűnődve. — Cigarettára gyújtunk. Burtin beszélni kezd s mire pár perc múlva az étterembe vonulunk, oktató és tanítvány nagy megértéssel mélyed el fejtegetéseiben.

Másnap Lallouette, egy öreg sas, majd utána Thuau, a társaság régi forgalmi pilótája vesznek munkába. Több mint két órát töltök kupola alatt. Még bele-bele kontárkodnak a helyes kormányzásba a „szokás” kísértő

szirénhangjai, de az öregek már keveset javítanak s megelégedetten adják tudtomra, hogy holnap feladatokban lesz részem..

Délután egy perc híjján egy órát vagyunk levegőben. Az idő borult s rosszabbodásra van kilátás. Tűnődve állok „kínzókamránk" mellett, vájjon bebújjak-e mégegyszer a boltozat alá, mikor hátam mögött egy motor kerepelésére leszek figyelmes. A jól ismert hangokra megdobban a szívem s annélkül, hogy a gépet láttam volna, sajátságos érzések rohannak meg.

Hátrafordulok és örömtől felcsillan a szemem. Valódi „békebeli", rácsfarkú Farman áll az iskolahangár kapuja előtt. Gondolája messze nyúlik előre a kétfedelű alsó szárnya felett. Toló légcsavaros Vivinus motorának négy hengere szívbemarkoló kerepeléssel köpi hátra az olajfüstöt ... Ricinus olaj szagát hozza a szél. Valami összeszorítja a torkomat.

... Farman ... Kutassy .. . Rákos!... Most húztuk ki Bubrofszkyval a Guszti masináját... Tivadar a farokrács alá csúszik. Lehúzza a Chauvière légcsavart s mellmagasságban mozgatja, míg legjobb állásba kerül...

— Kontakt!

— Kontakt — kiált Kutassy.

Bubrofszky nagyot lendít a légcsavaron. Sziszegő, cisszegő gyújtással ugrik be a Gnome és veri ki az olajat, míg mi a szárnyélnek feküdve igyekszünk a hatalmas Farmant visszatartani. — Aztán Guszti felemeli a kezét, — a földre vetjük magunkat. A Farman egyre növekvő gyorsasággal, imbolyogva rohan a Rákos homokbuckái felett... A páros kerekek valóságos tojástáncot járnak a futószerkezet rúdjai között. — Végre egy domb fellöki a gépet... a Farman megragad a levegőben ...

~~ Repül . . . repül — fakad fel ajkunkon az ujjon-

gás — előrenyújtott nyakkal, görnyedt derékkal, kezünkkel térdeinkre támaszkodva állunk... nézzük a varázsmadarat és majd ki szakad szívünk az izgalomtól... Repül... repül!

Úgy megfogott az emlékezés, hogy egyszerre azt éreztem, hogy elhomályosul előttem a Farman képe ... Talán így emlékezünk egy kedves halottra. .. egy fehérhajú nagymamára, akit nagyon szerettünk . .. Halljuk jóságos hangját, levendula illatát hozza az emlékezés , . levenduláét, amelyet akkor éreztünk, mikor nagymama elővette csipkés kis kendőjét. Valami kópéságot követtünk el és sírtunk,., Áldott jó nagymamánk akkor törölte meg szemünket a csipkés kis kendővel *s* azóta édes mosolyt csal ajkunkra az emlékezés. Levendula illatát hozza a szél...

A Vivinus még lassan kelepel és felém libbenti kékes füstjét... Mély lélekzéssel szívom magamba s — Repülök — Ti értitek ezt — kéjesen megborzongok. Aztán egyszerre hihetetlen vágy ragad meg... repülni evvel az álommadárral, — visszaálmodni a múltat, benne feledkezni. — Olyan erős bennem a vágy, hogy szinte ösztönszerűleg követem gondolataimat. Futólépésben sietek a hangárhoz.

Nem hittem, hogy ennyi készségre találok. Laugereaux úr, az üzemi főnök maga vezet a drága géphez. Megkérdi, repültem-e valaha ilyen avult „ládával"? Elmondom pár szóval rákosi vonatkozásaimat. Derült mosollyal hallgatja, aztán néhány szóval elmagyarázza a gyújtáskapcsoló s a csűrőkormány működését.

Tíz perccel később a levegőben vagyok. A rövid nekifutás annyira meglepett, hogy a földre akartam visszanyomni az elemelkedett gépet. Valósággal állunk a levegőben. Mögöttem Bossoutrot, a Farman-gyár világhírű

pilótája ül, aki csak röviddel előbb állította fel az 5000 kg-os terhelés világrekordját. Nem nyúl a kormányhoz, csak élénken figyeli munkámat. Elindulásunk előtt néhány szót váltott a műhelyfőnökkel, aki minden bizonnyal közölte az előbb közöttünk folytatott beszélgetést.

Lassan elhaladunk a repülőtér felett s nagy ívben fordulok a teret szegélyező hangárok mögé. Amint kiérünk a szabad földek fölé, kísérőm vállam felett előrehajol:

— Ha 200 métert elértünk, a tér déli sarkában próbáljon néhány fordulót!

Tisztán hallom minden szavát. A légcsavar hátrafelé veri a légáramlást, az előlről jövőt felfogja a celluloid szélvédő széles lapja. Az emlékezés meleg érzésével markolom a jól ismert kormánykereket s nyugtatom lábaimat a hatalmas pedálokon.

Nincs előttem semmi, csak a szárny mellső élét érzékelem, ha kissé oldalra fordulok. Tökéletes a kilátás, — mintha a levegő óceánja fölé kitolt hídon ülnék, a hozzámtartozó gépből semmit sem látok. S a hátam mögött. dübörgő motor kemény járására, a rövid törzsön végigvonuló finom rezgést átveszik a szárnyak is, de mindezt olyan puhán, olyan lágyan, hogy szinte elzsongít a levegő feltámadó, enyhe hullámmozgása.

Kétszáz méteren Bossoutrot útmutatása szerint fordulózni kezdek. Előbb óvatosan, majd mind jobban belemelegszem. Eszembe jutnak Chevillard, a békeidők nagy repülőművészének boszorkányos mutatványai, — magam elé idézem azokat a szárnyélen végrehajtott fordulókat, amelyekkel hovatovább még nagy honfitársa, a vakmerő Pegoud loopingjait is elhomályosította, — aztán kísérőm látható örömére mind jobban és jobban döntögettem be a lomba nagy madarat, míg sikerült kemény csűrőmun-

kával csaknem derékszögű bedőléseket végrehajtanom, amelyekből már csak mélybebukással vehettem ki a csűrőre lusta gépmadarat.

Gyönyörű szórakozás volt! Úgy megtelített boldogsággal, hogy mikor a nagyon szépen sikerült leszállás után kezet fogtam a főpilótával, meg nem állhattam, hogy utána magamhoz ne öleljem. A „disziplinwidrig" magatartásomon egyáltalán nem lepődött meg. Mosolyából megértettem, hogy átérzi lelkesedésemet. És úgy megropogtatta viszontölelésével a derekamat, mintha a világrekordját jelentő 5000 kilót akarta volna megemelni.

Reggelre esőre ébredtünk. Hideg szél fújt s rongyos kis felhőfoszlányoikat hajtott a sötét égen. Tíz óra felé elállt az eső, de a szél erősödött és alacsonyan száguldó felhőrongyokból szitáló szemek permeteztek. Fázósan bújtam a kupola alá s egyáltalán nem irigykedtem Burtinra, akinek még kijut a hideg permetbői is.

Ma feledni látszottam mindazt, amit eddig belém diktáltak oktatóim. Mindjárt a start után erősen eldőlt velem a gép. Kivettem, de közben túlhúzhattam, mert sebességvesztéssel merültünk le s a futómű nagyot dobbant a földön. Burtin egyenlített s beleszólt a telefonba, hogy vigyázzak, mert a levegő nyugtalan és erősen dobál.

Tíz perc múlva már kivert a veríték. Műszereim mint megvadult koboldok táncoltak értelem és cél nélkül össze-visszaságban. Hiába vettem elő eddig szerzett gyakorlatomat, — hiába feszítettem meg idegeimet a végsőkig, hogy kellő időben és mértékben védjem ki a nyugtalan ¡!evegô alattomos támadásait, — olyan tojástáncot jártunk, hogy minduntalan Burtinnak kellett belenyúlnia.

Ott tartottam, mint az első napon. A gép megint mindent csinált, csak azt nem, amit én akartam. Egy mű-

szerem sem tudott nyugalmi helyzetbe jönni s vélük mozgott, forgott kompaszom is. Képtelen voltam hosszabb egyenest repülni s elég munkát adott a gép puszta fenntartása is.

Lassanként úrrá lett rajtam a tehetetlenség érzete, ami türelmetlenné tett s néhányszor keményen védtem ki a gép nagyobb kitéréseit. Ezt Burtin is észrevette s nagy gyakorlatából tudta, hogy figyelőképességem végét járja, De nem engedhetett. Egy óra volt előírva s ezt az időt úgy kellett értelmeznünk, mintha forgalmi gépen, felhők között, vagy nagy ködben, viharban állomására kellene juttatnom a rámbízott gép utasait. Most nem számít a gyengeség, — most ki kell tartanunk minden áron!

Ma már nem tudnám megmondani, mint ért az óra és vele gyötrődésünk véget. Mert mikor végre leemelték felőlem a kupolát, Burtinra esett pillantásom és elment a kedvem attól, hogy panaszkodjam. Míg engem a kupola védett, őt fél órán keresztül verte az újból megindult eső s vörösre csípte ábrázatát a hideg őszi szél. A víz becsorgott nyakvédőjén és átáztatta hátán az ingét.

Fogvacogva siettünk a meleg szobába, hogy egy duplarumos teával hívjuk vissza a lelket kifagyott tagjainkba. Az én sapkám is vizes volt, — de piros is lehetett volna. Vért izzadtam ez az óra alatt. Jövő munkám kóstolója keserű ízt hagyott a számban.

No, de hiszen az istenek mindig kegyesek voltak a küzdőkhöz, — most sem róttak ki többnapos vezeklést a vakon megkísérelt repülésért. Másnap már egészen tűrhető időben állunk starthoz.

Kilenc óra van s nekem háromszögrepülést — „Triangle-t” kell végrehajtanom. Három repülőtéren való leszállást, helyesebben leszállási kísérletet, miután telefon utasításra Toussus le Nobleból két — meg nem neve-

zett — katonai repülőtérre kell átirányítanom gépemet, majd ugyancsak vakon végrehajtott leszállás után, anélkül, hogy megállapíthatnám helyzetemet, ismét továbbrepülnöm, míg Toussus-be vissza nem irányítanak.

A feladat izgalmasnak ígérkezik, A jó öreg Lallouette jön velem.

Megegyezünk, hogy az egyes állomásoknál a gépben maradok, de ötperces pihenőt tarthatok — napvilágnál.

Az idő most sem jó, sokat kell dolgoznom. Kézzellábhal irányítom masinánkat, alig várom, hogy elérjük az első álomást. Végre a motor fordulatszáma csökken s Lalouette megkezdheti velem az első vakleszállást.

Most már nem a műszerek, hanem telefonutasításai szerint repülök. Gyors egymásutánban hangzanak rendelkezései. A 30 perces repülés alatt fülem a motor zajától kissé bedugult, — befogom orromat s erősen belefújok. Kellemetlen csattanással tér vissza hallásom s most tisztábban veszem ki Lallouette szavait.

Kétezer méteres magasságból, meglehetősen gyorsan ereszkedtünk le 200-ig, itt vízszintes repülésre utasít oktatóm. Két kört írunk le, aztán megkezdődik a helyezkedés.

— Vigyázzon M. Hefty, — most beirányítom a repülőtérre. Közlöm a magasságokat, fordulatszámot is, de nem szabad egy másodpercet sem késlekednie. Ha nem okvetlenül kell, nem nyúlok bele, — egyedül fog leszállni!

Huh, de nagyot dobbant a szívem... Most hát vigyázat!

— Tizenöt fokot jobbra, aztán egyenesen. Adjon egy kis gázt... sok, sok, sok... úgy, most jó. — Csűrjön kicsit balra, mert jobbra lóg... Gázt elvenni ... maradjon ez a siklási szög alatt.. . sebesség 90 kilométer...

úgy... jó... Kitartani... hagyja csak így... vigyázat... lassan ... egész lassan húzza a magasságit... még... hopp, most állj... tartani... tartani... meghúzni!... Most!... Ügy érzem, mintha állnánk a levegőben. Pillantásom ide-oda cikázik ... sebesség 65 ... 60 ... 50 ... Ejj, — nagyon süllyedünk ... csak már itt lenne a föld ... — Bumm!

Az egész gép dübörög, harsog, kerekek csikordulnak — a földön vagyunk. Megint Lallouette:

— Lépjen be balra ... jobban... még, mert jobbra kitörtünk! — Teljes erővel betaposok az oldalkormányba, — végre fog s néhány zökkenés után megállunk.

Félretolom a kupolát. Egy kicsit káprázik a szemem. Nem a világosságtól, mert az ég borult s eltakarja a napot, hanem az utolsó pillanatok izgalmától. Mint a villám röpködtek fülembe a vezényszavak s villámként cikáztak mozdulataim is, ahogy késedelem nélkül hajtottam végre a vezényszavakat.

Jobbra tőlünk hegyestetejű fahangársor, — előttük csúnya nagy fekete őslények. Aha, az új Blériot bombázók telepén vagyunk.

Tudom, hogy nem szabad vizsgálódnom, de most nem is érdekel. Tűnődöm, milyen hihetetlen, hogy vakon, pusztán telefonutasításra így be- és le tudtam hozni a gépet. Előrehaladott kísérletek folynak a repülőgépek rádióirányításának megteremtésére... Ha most történetesen nem telefonon, hanem rádióval irányítanak, talán ugyanilyen szerencsésen földrehozhattam volna egy forgalmi gépet utasaival, őszi ködökben, vagy sötétségben.

Míg Lallouette néhány szót vált ismerőseivel, kutatva vizsgálódom, honnan ereszkedtünk be a térre? ... Igen, ott az akadályjelző toronynál vettem el a gázt, — addig a drótkerítésig siklottam... az első haránt pásztá-

nál kezdtünk kilebegni s ott... talán 100 méternyire tőlünk érinthettük a talajt. — Igen, látom kerekeink nyomát a tegnapi esőzéstől felázott talajon, — a jobbkerék egy kis kátyún gurult át, azért tört ki velünk jobbra...

Hát ez nagyszerű! Egészen büszke vagyok. — Vájjon mint vélekedik oktatóm?

Lallouette kicsit méltatlankodva vonja fel a vállát:

— Jha... hát persze jó volt. Hogyan is képzelné másként? Elszégyellném magamat, ha öreg kollégám nem csinálná kifogástalanul!...

Mi tagadás, — én nem találom olyan természetesnek. De hát ha oktatóm mondja?... Egészen felvillanyozva borítom magamra a kupolát.

Második leszállásunk valahol Franciaországban, egy másik katonai repülőtéren, csaknem olyan jól sikerült. A talajközeli légáramlás időelőtt leejtette a könnyű Farmant, mely a talaj érintése után kissé felemelkedett. Lallouette lefogta a szökkenést s simán értünk talajt.

Ötnegyed órás repülési idő után kitűnően sikerült navigálással úgy csúsztunk be a Farman iskola repülőterére, hogy egy pillanatig magam is valószínűtlennek tartottam a leszállás ilyen simaságát. Lalloutte nagyon megdicsér:

— Excellent! Délután még gyakorolunk egy kicsit, aztán vizsgára jelentem be.

— Nem lesz egy kicsit korai? Nem állítom, hogy ilyen szeles, dobálós időben valami kellemes lenne a vezetés, de maradnék még egy napig.

— Nna... én nem tudom... Majd meglátjuk. Tudja, hogy mivel vizsgázik? — Goliáthtal!

Lallouette jelentősen mosolyog, én meg arra gondolok, hogy ezt a mulatságot elengedtem volna. A kétmotoros Farman Goliath utasszállító gép vezetése még

nappal is komoly munkát ad, — „vakolásra” meg éppen nehézkes lehet, ha nem sikerül tökéletesen kiegyensúlyozni a terhelésnek megfelelően.

Egy kis elfogultsággal kapaszkodtam fel másnap a Goliath — nevéhez méltón magas — kabinjába, amely a vakrepülés céljára már burkolt pilótaüléssel készült, A kabint magába foglaló hosszú törzsének megemelt részében, valóságos odúban kuporodtam az aránytalanul kis kormánykerék elé, hogy szemügyre vegyem azt a bábeli műszerzavart, mely a burkolat mélyén tobzódott.

A két motornak megfelelőn a fordulat, benzin- és olajnyomás mérők és levegő szabályozók párosával elhelyezve szaporították az eszközök halmazát, amelyben hirtelenében ki sem ismerem magamat. Jó időbe tellett, míg a dzsungel megvilágosodott előttem s jelet adhattam, hogy készen vagyok.

Ez az indulás ugyancsak izgalmas volt. Már vagy 100 métert rohan velem a két motorától elragadott óriás, de még mindig nem emeli meg éktelen hosszú farkát. Egészen neki kell feküdnöm a kormánynak, míg végre levegőbe kerülnek a kormányok s el tudom húzni a Goliathot. Abban a pillanatban pedig, amint levegőbe emelkedünk, olyan elemi erővel húz el balfelé a gép, hogy alig tudom az oldalkormánnyal egyenesbe tartani.

Valóságos birkózás kezdődik a makrancos keselyű és világtalan vezetője között. Hallatlan kormányerők kínozzák izmaimat és semmi sem működik természetesen. Egy-egy légáramlat megdönti a gépet, amelyet csak egész erővel tudok egyenlíteni. Ha Lallouette nem hagyta volna el hátulsó ellenőrzőhelyét, azt kellene hinnem, hogy ő rögzíti a kormányokat, hogy megkeserítse életemet.

Egy negyed óra után kész vagyok erőmmel. Szeretnék néhány percre megpihenni, mert hasizmaim sajog-

nak s kezem egészen megmerevedett. De hiába hívom oktatómat, — a velünk jött motorszerelővel és másodpilótával egyetemben előrement a messze kinyúló gondola orrába. Motoraink bömbölése mellett hangomat nem hallhatja.

Minden perccel kétségbeejtőbb a helyzet. Erre a birkózásra nem készültem el. Valahányszor abbahagyom a roppant „faroknehéz" gép kormányának teljes erővel való nyomását, hogy elernyedt izmaim felengedjenek, a két Salmson fordulatszáma ijesztően esik s az otromba nagy madár orrát megemeli... Néhány pillanat és sebességvesztetten valamelyik irányba lecsúszom vele ...

Negyedszer ordítok torkomszakadtából s hívom pilótámat a vezetés átvételére anélkül, hogy meghallanák. Ellenben a kabin orrából beáramló penetráns bűz elárulja, hogy azok ott elől megint kétségbeejtőn komisz cigarettára gyújtottak.

Egyszerre düh fog el. Értelmetlennek találom, hogy nem kapok utasítást, nem beszélhetek oktatómmal, hanem idezártan kínlódom erőm végső megfeszítésével.

Hirtelen mozdulattal lezárom a gázt s nagyot fohászkodva, előrenyomom a kormányt. A motorok felhajtóerejétől megszabadult gép engedelmesen bukik orra s meredek siklásba kezd.

Nurmi lemaradt volna a futás mellett, amit derék utasaim rendeztek a kabinból hátrafelé. Lallouette ért hozzám elsőnek:

— Mi van, mi történt? . .. Motordefektus?

— Nem, uram, az áldóját a Goliáthjuknak! Nincs motorhiba, csak vegye át a kormányt gyorsan, mert mindjárt itt hagyom a helyemet!

Egyetlen ugrással ülésében terem. Gázt ad a motoroknak s átveszi a gép vezetését.

Valósággal kiestem az átkozott odúból. Előrevánszorgom a világosság felé s utasaink csodálkozó pillantásától kísérve, a gondola orrában foglalok helyet.

Egyszerre ostromolnak meg kérdéseikkel:

— Mi volt, mi történt?

— Semmi — mondom kedvetlenül. — Ez az átkozott láda olyan faroknehéz, hogy lehetetlen tartani.

— Faroknehéz — kap homlokához Bonneuil, a másodpilóta. — Igaza lehet — dadogja vörösbe gyúló arccal s gyors léptekkel siet hátra Lallouettehez.

Egy perc múlva zavartan hajol hozzám:

— Monsieur Lallouette bocsánatot kér, — a csillapítósík valóban el volt állítva, mert tegnap terhelési kísérletek folytak a géppel s elfelejtették visszaállítani.

Kevés ember vált meg még olyan elégtétellel az iskolától, mint amiben nekem volt részem. A lehetetlenül elállított géppel végzett repülésem kárpótlásául mégegyszer felszállhattam a „Noé-bárkával", — ezúttal kísérő nélkül, napvilágnál. Az égen két felhőréteg takarta a napot s én közéjük húztam a Goliathot.

Műszereim mutatói vezettek biztonsággal magányos utamon.

A vakrepülő tanfolyam nem volt hiábavaló.

MOVERO.

(1929.)

Mátyásföld felé robogott a helyiérdekű villamos. Annyiszor jártam meg már ezt az utat, hogy semmi sem érdekel. Unottan néztem ki a kocsi ablakán és a reggeli meteorológiai jelentés esélyeit latolgattam.

Sashalom állomást hagytuk el éppen, amikor egy kerékpáros férfi kanyarodott a József főherceg-útról a Kerepesi-út felé. Hirtelen felugrottam. Hiszen ez Bemard Mátyás volt repülőalezredes, akivel utoljára még a kommün nehéz napjaiban találkoztam, amikor mindnyájan a légierő kötelékében szolgáltunk, hogy gépállományunkat megmenthessük. Bernard Mátyás akkor egy felderítő repülése során alacsonyan szállva, csuklóján a vörösök lövésétől találatot kapott és sebesülten hozta haza gépét. Kórházba került, — azóta most láttam először s első gondolatom az volt, hogy beszélek vele ...

Leugrottam a mozgó vonatról s így majdnem összeszaladtunk. Nagy volt az öröm. Bernard alezredes elmondotta, hogy szentmihályi kis villájában visszavonultan él és vár jobb időkre, mikor ismét szükség lesz szolgálataira.

— Nos és addig — kérdeztem — nem szenvedi meg nagyon a repülés hiányát?

— Hát talán most megint hozzájutunk — mondja elgondolkodva és tekintete a távolba réved. — Ha nem is motorral, de motor nélkül. Petróczy, hajdani légügyi hivatalfőnökünk lett a MOVE ügyvezető alelnöke s vele tárgyaltam a közelmúltban a vitorlázó repülés megteremtéséről.

Felfigyeltem. Évek óta kísérem érdeklődéssel a versaillesi békeszerződés által megkötött Németország hősies küzdelmét az aviatika fenntartásáért. Ez a nagyszerű germán nemzet a maga hallatlan élniakarásával és elhivatottságával nem adja be derekát s nemcsak azt igyekszik átmenteni, ami a múltból megmaradt, de megtalálja a továbbfejlődés és újjászervezés módját is. Ha a békeszerződés eltiltotta a motorok használatát, repülni fogunk motor nélkül, — adták ki a jelszót, s a staakeni hatalmas,

négymotoros utasgépük entente általi kíméletlen szétfűrészelése után teljesen az ifjúság előkészítésére és nevelésére fordítják erejüket.

Milyen hamar felismerték az aviatika rendkívüli jelentőségét! Ott voltak a repülés bölcsőjénél és gépeik együtt szántották a levegőt a franciákéval. De mennyivel komolyabb és alaposabb formában!... Amikor diktátor raik még rácstörzsű tákolmányokkal kísérleteztek, náluk már az Aviatik és Albatros járta. Mikor a franciák a párisi kiállításra vitték a mihamarább feledés homályába merült motoraikat, a német Mercedes már 100 órás futásban árulta el a német aviatika fejlettségét.

Mindenben vezetnek és mindenben példát mutatnak. Elsőnek ismerték fel az ifjúság rendszeres nevelésének szükségességét s állították a gyermekhadat csatasorba. Tudták, hogy a repülés fejlődése nem tűr megállást. Kitaposott vágányok használata helyett újak lerakásához fogtak. A háborús generáció fáradsága és fokozatos kiöregedése nem sok jót ígért. Beállították tehát a szervezés gerincébe az újabb nemzedéket, s már gyermekkorban kezdték el katonás nevelését.

Igénybe vették hozzá az iskolát s lenyúltak a gyermeklélek bimbózó méhébe is. Helyes elképzeléssel és pedagógiai alapossággal oltották be az aviatika iránti érdeklődést. Mire a gyerekember ifjúvá serdült és elérte 15-ik életévét, szakoktatók felügyelete mellett már három éve részesült előképzésben a modellezés keretében. Elsajátította a hozzá szükséges kézügyességet és megnyílt, előtte a találékonyság és leleményesség sokat ígérő világossága.

Aztán egy szép napon kivitték a repülőtérre s ott egy furcsa kis tákolmány elé állították. Első pillantásra látta, hogy repülőgép. Volt két szárnya, meg valami törzse is,

ha a formát egyelőre csak sima rudacskák helyettesítették is. Akadt azon a gerendán ülés is, s előtte egy bot ágaskodott, a kormány. Milyen szépen mozogtak ott hátul, a farok végén azok a kis felületek, jobbra-balra, föl és le, — jaj, de érdekes volt.

Az oktató elmesélte, mennyi komolyság rejlik a játékos mozdulatokban, hogyan repül a gép. Aztán a csemete beült és maga is próbálta. S nem sokkal utóbb felszállt vele a gép s ő egyedül ült ott a gép orrán, nagy magára-utaltságában. És repült lágy, hangtalan suhanással, boldogan szárnyaló lélekkel a magasságok felé. A germán ifjú repült, mert megnyesték bár szárnyait, de nem nyűgözhették le szellemét és a Géniusz feltört, hogy a meg nem alkuvó nemzedéket azokba a régiókba segítse, ahová alkotó szelleme törekedett.

S most itt van Bernard alezredes s nem is sejti, hogy látszólag egyszerű közlésével mit mozgatott meg bennem. Hát valóban akadt Magyarországon egy ember, aki felismerte ennek a motornélküli repülésnek rendkívüli jelentőségét és szíven viseli az ifjúság jövőjének és boldogulásának sorsát?

Petróczy István, a monarchia legelső tábori pilótája, aki még 1910-ben Wright-gépen tette le pilótavizsgáját, már az újvidéki nagyszerű repülőtér megteremtésével megmutatta, mennyi szervező készség van benne. S lám, most itt, a Magyar Országos Véderő Egyesület élén is első gondolata a repülés s annak fejlesztése érdekében olyan lépésre szánja el magát, amellyel még akkor is sikert kell aratnia, ha nem találna megértésre és sehonnan sem kapna támogatást.

Ebben a munkájában segítenem kell. Az ifjúságnak nevelőkre és oktatókra lesz szüksége. Bernard Mátyás egyedül nem fog vele megbirkózni tudni. Hiszen a repü-

lés lehetőségének híre futótűzként fog elterjedni és százával jelentkezik majd a lelkes ifjúság, hogy szárnyakat öltsön.

Tág tere lesz a lehetőségeknek s mi is megindulunk Németország útján. Be fogjuk látni, hogy a jó pap holtig tanul s le kell vetnünk túlzott öntudatunkat, ha tanulni akarunk. Már pedig szomszédaink nagyot alkottak és sokat teremtettek. Más kárán tanul az okos, — mi megtakaríthatjuk a tanulópénzt. Azt, amit a németek kikísérleteztek, maradéktalanul átvehetjük. Cél szentesíti az eszközt.

Mikor Bernárdtól elbúcsúztam, tudtam, hogy ez a találkozás fordulópontot jelent aviatikai tevékenységemben. Francia társaságomnál már úgyis kilátástalan volt további helyzetem. Hat éven keresztül repültem légiforgalmat Budapest—Bécs és Budapest—Belgrád között, mint a magyar kormánnyal kötött francia egyezményben kijelölt pilóta. De a viszonyok változása folytán egyre rosszabbá válik a helyzet, a frank is értéktelenedik s a kereset nem áll többé arányban a fáradsággal. Egy kis pihenésre vágyom s lesz időm szervezéssel foglalkozni.

Petróczy nagy örömmel fogadott s egy héttel később Bernáthtal együttműködésben megindult a munka.

Üj és nagy problémák előtt állottunk. Hiába kutattuk a repülés irodalmát, mert abban a vitorlázó repülésről édes-kevés akadt. Voltak ugyan szakkönyvek és leírások, de a szervezésünk megindításához szükséges legelemibb tudnivalókból semmit sem tartalmazott. Elindulásunk inkább fantáziánkra és a józan következtetésre alapozódott. Ebben pedig nem volt hiány.

Az egyesületi szervezet hamar létrejött. Megalakítottuk a MOVE-repülőosztályt s a névben is megállapodtunk. Nagy segítségünkre volt Szeder János, aki a MOVEO-ige

futuruméhoz folyamodott. S minthogy mi a MOVE-repülőosztály összevonásából a Move—R.—O. nevet kerekítettük, Szeder megállapította, hogy címünk egyúttal fogadkozásunk: — Movero — mozgatni, cselekedni fogok.

Az egyesület elnöke Petróczy ezredes, ügyvezető alelnöke Bernard alezredes, titkára Benyáts Sándor lett. Magam a sajtó- és propagandaügyek, valamint a szervezés nagy részét vállaltam. Elsőben is elhatároztuk, hogy légiforgalmi társaságomnál való lekötöttségemre való tekintettel, Bernard alezredes vezetésével, ketten Németországba mennek, s a Rhönben tanulmányozzák a vitorlázó repülést, egyúttal megszerzik a szükséges képesítést is. Bernard alezredes Reiner József egyetemi hallgató társaságában utazott ki s onnan küldte rendkívül érdekes közléseit.

Ezalatt idehaza kialakítottuk a szervezet kereteit. A németországi Poppenhausenből egyelőre két gépet rendeltünk. Egy Zögling sikló és egy Hol's der Teufel vitorlázógépet. Ebben az időben a Zögling siklógép már hatodik esztendeje volt használatban, s olyan jól bevált, hogy semmi lényeges változtatást sem eszközöltek rajta.

Kiírtuk a tanfolyamokat. Felhívásokat közöltünk az összes lapokban és beszámolókat a vitorlázó repülés megindításáról. Szinte nap-nap után jelentek meg cikkeim és értekezéseim az ország minden nagyobb városának napilapjaiban s egymásután következtek előadásaim is. A figyelem lassan a kérdés felé fordult, annál is inkább, mert sajátosságával és lényegével méltán számíthatott a közönség érdeklődésére.

Hogyne ... Repülés motor nélkül... Eddig mást se hallottak, mint azt, hogy a gép lezuhant, mert megállt a -motor. Olybá tekintették a repülőgépet, mint a meglőtt madarat, amely tehetetlenül zuhan le, ha megszűnt

szárnycsapása. De mindkettő téves volt. Csak kevesen figyelték meg a sirályok és ragadozók repülését, a sasét, a vércséét, sólyomét és a héjját, amelyek kiterjesztett szárnyaikkal, minden látható fáradtság és mozgás nélkül is biztosan úsznak a levegőben. És nem figyelték meg a gólyát, házi madaraink legismertebbikét, amely ugyanúgy köröz a légben és nyer magasságot, mint a sirály, anélkül, hogy szárnyaival bármit is mesterkedne.

Az új repülési módot és lehetőségeit előbb be kellett ültetni a köztudatba. A közvéleménynek be kellett idegzenie. Meg kellett teremteni a bizalmat a motornélküli repülés iránt és eloszlatni a ködöt, mely lényegét homályba burkolta. És ez a hosszú és fáradságos felvilágosító munka mindaddig nem vezethetett teljes eredményre, míg a meggyőzés gyakorlati tényekkel rendelkezésünkre nem állt.

Bernárddal elsősorban is terepszemlére mentünk. Egyelőre hiányzott a Rhön, s a rendelkezésünkre álló tereppel kellett megalkudni. Tudtuk, hogy anyagiak nem állanak rendelkezésünkre, s munkánk terepét a helyi adottságok sorában kell megkeresni. így esett a választás a Budaörs feletti csíki hegyek egyik kopár magaslatára, a *Farkashegyre,* amelynek tetejét egy kis teknőszerír mélyedés tompította, míg oldalai nagyobb lesiklásokra és vitorlázásra voltak alkalmasak.

A gépek megérkezése az iskola felállítását erősen sürgette. De a kopár Farkashegy tetejére hangár és lakás is kellett. Hiszen egy órai villamosutazás után még ugyanannyi gyaloglás következett, s ott a hegytetőn, minden kultúrától és emberi segítségtől távol, magunknak kellett alapot teremteni.

A Move-ban ebben az időben sok nagyszerű ember adott egymásnak találkozót. Ezek sorában foglalt helyet

Ratkóczy Bódog ny. huszár ezredes, a legnagyszerűbb és legáldozatkészebb emberek egyike, akivel valaha találkoztam. Fúró, faragó, mindenhez értő ezermester, akinek munkaszereteténél csak bajtársi érzése és szívének jósága volt nagyobb. Hangár kellett, de milyen hangár... A sziklavárba kellett otthont telepíteni. Kő volt ott bőven, de semmi más anyag. Otthonunkat is kőből kellett megépíteni, hogy a csíki hegyek élén álló bérctetőn helyt tudjon állani a gyakran orkánszerűen dühöngő északnyugati szélviharban.

A feladatot Ratkóczy vállalta. Az első tanfolyamhallgatók áldozatos közreműködésével, éjt nappallá téve, saiátkezüleg dolgozott az otthon megteremtésén. Varázslatos gyorsasággal emelkedtek a beton falak, amelyeket a fáradságos munkával a sziklákba vésett alapokra építettek. Az Otthonnal párhuzamosan megindult egy fahangár építése is, amelyet méretei arányát túlhaladó szilárdsággal kellett építeni.

Mikor a hangár készen állott, boldogan cipeltük fel gépeinket s állítottuk összeszerelten fedél alá. A hangár falára pedig hatalmas tábla került, a következő felírással:

„Ez a Farkashegyi hangárunk, épült 1929 június-július havában, Ratkóczy Bódog ny. huszárezredes vezetésével és a növendékek közreműködésével.

A petróczi Petróczy István ny. repülőezredes, a Move elnökének kezdeményezésére létrejött vitorlázó repülőosztály 1929 július 1-én kezdte működését és Bemard Mátyás ny. alezredes főoktató vezetése alatt, vitéz Hefty Frigyes, a főoktató helyettesének és Reiner József segédoktatónak közreműködésével megtartott első tanfolyamának résztvevői a következők voltak:

Voloszynovich-né Tóth Jolán, Benyáts Sándor titkár, if j. Armbrust Lajos, Formanek Lajos, hegyeshalmi Halassy

Tibor, Kelényi László, Lőrinszky Gyula, Mateóczy Fleischer Endre, Riehmer József, Spányi Ernő, Szabó József és vitéz Udvarhelyi Béla."

A tanfolyam az első időkben Bemard és Reiner vezetése alatt folyt s bizony erősen küzdött a kezdeti nehézségekkel. A terep vigasztalansága, a rengeteg kő, a hegyek tagoltsága, a lejtők meredeksége egyaránt hallatlan nehézségek elé állították a kezdeményezőket. A hangárhoz épített kis műhelyben megállás nélkül folyt a munka, hogy a szünet nélkül adódó törések javítását elvégezhessék. Volt olyan nap, amikor mindhárom gép egyszerre megsérült s az egész nap keményen fáradott társaság elszontyolodva kényszerült az otthonba visszavonulni s a szobából nézni a szelek járását, amelyek pedig legalább a vezetőknek adtak volna vitorlázási lehetőséget.

Ezek a fiúk velünk együtt a repülés pionírjai voltak.

Hogy a rendkívül költséges üzemet fenntarthassuk, az első tanfolyam tagdíja fejenként 600 pengő volt. Ez borzasztó áldozatot jelentett. Hiszen nem anyagilag független, gondtalanságban élő emberek szórakozását, hanem keresetükből élő lelkes hívők áldozatos munkáját jelentette. A rendkívül magas tandíj miatt az első felhívásra jelentkezett több mint 200 jelöltből mindössze 12 ember maradt, akik éppen csak egy gép indításának lehetőségét biztosították. De dolgoztak körömszakadtáig, fáradhatatlanul.

Talán legnagyobb tisztelet illeti meg Voloszynovichné Tóth Jolánt, aki ebben az időben már motoros repülő és Endresz Gyurka tanítványa volt, ennek ellenére nem átallotta kényelmét feláldozni, hogy a csoportnak segítségére lehessen. Nyáron a tűző nap forróságában, mikor a sziklák csak úgy ontották magukból a felvett

meleget, — ősszel, sivító szélben, szitáló esőben, télen hóban, fagyban, egyformán állották a sarat s végezték munkájukat fáradhatatlanul. Ennyi küzdelem 600 pengőért ... A ma gyermeke talán akkor sem lenne ennyi áldozatra képes, ha nem tőle kérnének tandíjat, hanem repüléséért neki fizetnének.

Ősszel végre magam is felszabadultam, hogy ebből a munkából is kivegyem a részemet. A fiúk már eljutottak „A" vizsgájukig, amelynek keretében legalább 300 méter távolságú siklást kellett végezniük. Egyesek ezen is túljutottak és Formanekkel az élen, már fordulóikat gyakorolták.

Ha meggondoljuk, mit jelent a magárautaltság, mikor a növendék beül a gépbe és a gummikötél erejével levegőbe lendülve szabad szárnyalásba kezd, megérthetjük, hogy az önállóságra, gyors elhatározásra és cselekvésre nevelésnek ez a módja a legkitűnőbb előkészítésnek bizonyult.

A növendék megszokhatta a légjárás változásait, gépét uralnia kellett különféle helyzetekben és céltudatosan odavezetni, ahová az oktató rendelkezése utasította. S mindezt olyan terepen, amelynek mostoha körülményei elindulása pillanatától kezdve csak a leszállás biztosítására kényszerítik s elsősorban helyezkednie kell, mielőtt a repülés más részletének megfigyelésére, vagy élvezetére is gondot fordíthatna.

Keményen csikordult a szántalp a köves talajon s a felszálló gép ott imbolygott, a terep tagoltsága miatt mindig örvénylő levegőben. De a kormányt erős kéz s az öntudatot határozott szív irányította. Az úttörők munkája mindig mostoha és fáradságos volt, de meg kellett hozni ez áldozatot, hogy az utána jövőknek könnyebb munkája és boldogulása legyen.

November végén egy reggel éppen belgrádi utamról tértem haza. Erős délkeleti szél fújt s én keményen birkóztam Jupiter-Spadom kormányaival. Itthon közölték velem, hogy csak másnap kell visszamennem és így szabad vagyok. Eszembe jutottak az én farkashegyi barátaim. Most ott nagyban vitorláznak, itt a legjobb alkalom, hogy végre magam is megnyergeljem a könnyű kis vászonmadarat.

Délfelé érkeztem fel a Farkashegyre, ahol Bernard alezredes éppen vitorlázott. A viszonylag keskeny kis délkeleti lejtő előtt rótta köreit s együtt drukkoltunk a növendékekkel, az első félóráért. Gömbös Gyula díját pályázta meg Bernard alezredes s hallatlan nagy volt &z örömünk, mikor sikerült az időt kirepülnie. Leszállása után ismét startra állították a Hoi's der Teufelt.

—- Tessék Frigyes, talán megpróbálnád, — igazított Bemard a gép ülésébe. Tulajdonképpen nem mondhatok neked semmit. Ügy is megtalálod a helyes siklószöget. Itt a lejtő előtt vannak felhajtó áramlatok, — ha nem is jutsz magasra, de egy ideig vitorlázhatsz.

Az újszerű repülési mód annyira lekötötte figyelmemet, hogy a kérdezősködésről is megfeledkeztem. Tudnom kellett volna, hogy mi a harmadfokú „C" vizsga lényege s hogy 5 percen keresztül úgy kell magamat a lejtő előtt tartanom, hogy a felhajtó térből ki ne kerülhessek. Hogy hol van ez a felhajtótér, — fogalmam sem volt. Szemben velünk egy kőhajításnyira a hatalmas Odvas-hegy emelkedett, s csúcsa a délkeleti lejtő fölé nyúlt. A szél a budaőrsi Kálvária felől egy öblös völgyön keresztül érte a lejtőt, amelyet jobbról a lejtő elhajlása, balról pedig végződése határolt.

Bemard Mátyás kihúzni-futni-el! — vezényszavára szinte helyből emelkedett el velem a gép. Mire a kötél

lepattant, 8—10 méterre lehettem kiindulási pontom felett, A szél zúg s a gép, szinte áll a levegőben. Ilyen helyzetet repüléseim során még nem tapasztaltam. Egy pillanatra az az érzésem, hogy nincsen sebességem, előre kellene nyomnom a kormányt, de érzem, hogy a gép biztosan fekszik a levegőben, s követi a kormány mozdulatát.

Pár másodperc után már teljesen kezemben van a gép. Balra fordulok, pillanatok alatt elérem azt a széles letörést, amely egy félbehagyott bányában végződik. Könnyű ívben fordulok vissza és húzok el a lejtő előtt, ahol Bernard és a növendékek felém figyelő tekintetével találkozom. Érzem a gép biztos fekvését, s tudom, hogy helyes szög alatt siklóm lefelé. De a szél, amely a lejtőnek ütközve emelkedésre kényszerült nagyobb erővel tör felfelé, mint amennyivel gépem süllyed, s nemcsak egyensúlyban tart, de lassan emel is. Mire balfordulóval másodszor lebegek el a lejtő előtt, már tudom, hogy megnyertem a csatát és kezemben tartom a vitorlázás feltételét.

Nem tudom, hány perce repülhetek a keskeny lejtő előtt fel és alá, de egyszerre az jut eszembe, hogy a lejtőtől eltávolodhatnék. Az Odvas irányában távozom, amint azonban elhagyom a lejtőt, a fenntartó erő váratlanul megszűnik és a gép siklásba megy át. Gyors fordulattal igyekszem vissza a lejtőhöz, de már késő. Érzem, hogy a gépet tovább nem tarthatom. Még néhány ívet írok le. aztán az Odvas tövében egy keskeny kis parlagon simán leszállok.

A furcsa helyzet, hogy nincs alattam futószerkezet és szinte magamat kellett a géppel leültetnem, meg sem lepett nagyon. Életem első vitorlázórepülése tehát nem hozott meglepetést, — a sok év tapasztalata és repülőérzéke áthidalta a problémát.

Kiszállok és visszapillantok az elhagyott lejtőre. Egy gép siklik lefelé, hosszan, méltósággal lebegve a keskeny völgyön át. Formanek Lajos, Bemard legelőrehaladottabb növendéke érkezett le hozzám Zögling siklógépén s hozta Bernard és társai üdvözletét. S a következő pillanatban fentről hosszan elnyújtott „Brávóóó" kiáltás hangja hatol el hozzám. Formanek ragyogó arccal fordul felém:

— Most tessék nekem is gratulálni — letettem a „B" vizsgát!

— Nagyszerű Formanek, — és ez miből állt?

— Egy percet meghaladó siklást kellett végeznem, egy jobb és egy bal fordulóval és sima leszállással.

— Hát a leszállás kétségtelenül jól sikerült, örülök, hogy első „B" vizsgásként üdvözölhetlek pajtás.

Néhány perc múlva leérkeztek a csoport tagjai s megindult a tetőre való visszaszállítás. Micsoda erős küzdelem volt ez a lejtő meredélyével és a terep mostohaságával... Ziháló tüdővel, lépésről-lépésre, lassan vánszorogva emelte a gépet egyre feljebb az elszánt kis csapat. A lejtő utolsó harmadában lebocsátották a gumikötelet s a gépbe akasztva a fenn állók húzásával segítve juttatták vissza a tetőre, ahol Bemard örömmel rázta meg kezeimet:

— Nahát Frigyes, ezt szépen csináltad! Huszonhét másodperc hiányzott a „0" vizsgához!. . .

Sebaj — vigasztaltam magamat, — nem áll meg a szél s ha nem csalódom, én leszek az első „C" vizsgás Magyarországon.

Fogadkozásom valónak bizonyult. Mert a következő év februárjában a budaőrsi terep legnehezebb lejtőjén, északkeleti szélben indultam „C" vizsgára, miután előzőleg a Szekrényeshegy délkeleti oldalán is csaknem 3 percig tudtam magam tartani egy előzetes kísérlet során.

Rögtön a start után kitapogattam a legjobb felhajtó pasztát s azontúl nem mozdultam belőle. Olt íveltem nagy kitartással a keskeny sávon belül, ahol nem is a lejtővel párhuzamosan, hanem a lejtőre keresztirányban végeztem az új Hangwind géppel nyolcasban írt köreimet. Egyes pillanatokban, ha lankadt a szél ereje, vagy a szemközti Petróczy oromról leömlő szélnyúlványok a levegő áramlását eltérítették, a gerinc magasságáig lesüllyedtem, de mindannyiszor sikerült magamat ismét feltornásznom. Tizenhat és fél perc repülés után az „orr"-nak nevezett hegynyúlványon simán leszálltam s ezzel valóban az ország első „C" vizsgása lettem.

Pár nappal később a Petróczy orom előtt Bernarddal kettesben vitorláztunk. Határtalan élvezet volt, ahogy a hegy gerincén s a lejtő áramlatait zavaró hatalmas sziklák fölött, egymást kerülgetve vitorláztunk. A két nagy vászonmadár az „ördög vigyen" és a „Lejtőszél" pajzán játékát kitörő örömmel figyelte a növendékek serege, akik elsőízben láttak két gépet egyszerre a levegőben.

Tavaszi könnyű hó feküdte meg a terepet s a hideg 15—20 fok között váltakozott, de az iskolázás folyt rendületlenül. A hegy tetejének katlana, a Mókusvölgy magas füve rengeteg görgeteg-követ takart s lassan eluntam azt a sok törést, amelyet növendékeim hibájukon kívül elszenvedni kényszerültek. Rövid terepszemle után rájöttem, hogy a Szekrényes alján lévő katlan, amelyet a Ratkóczy által ásott kút után Kútvölgynek neveztünk, kezdő iskolázásra sokkal alkalmasabb.

Ide vittem le csoportomat, amely az időközben Antal Lajos vezetése alatt létesült MAVAERO tagjaival szaporodott. Az eredmény nem maradt el. A kevésbbé tagolt s főleg hirtelen hullámoktól mentes terepen gyorsabban és törésektől mentesen folyt az iskolázás. Félannyi idő

alatt, mint amennyivel eddig hoztuk vizsgára tanítványainkat, összes növendékeink megértek az első fokú vizsgára s most csendes vetélkedés indult meg a MOVE és a MÁV csapatai között.

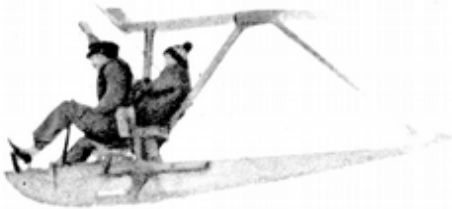
Egyik délután családom látogatott ki a Farkashegyre. Frici fiam immáron hatesztendős s az első elemi osztály buzgó kis diákja volt. Pocok kora ellenére már éveket töltött a repülés légkörében, úgy, hogy egész kis aviatikussá fejlődött. Ha barátaim körében megjelent, a fiúk mindig azzal szórakoztak, hogy a „srácot" — ahogy fiamat Wawra Dezső elnevezte, — egy kis polémiába beugrasszák. Frici fiam sohsem maradt adós a válasszal.

Kezdő kis életében is állandóan repülők között mozgott, reggeltől estig őket hallgatta. Mindenki szívesen foglalkozott vele s így mindent látott és hallott. Mint jólértesült kis szakemberhez illik, csak repülőnyelven beszélt és könyv nélkül fújta a gépek neveit és teljesítmény adatait. Rövid idő alatt tisztában volt a repülés lényegével s ugyancsak meglepte barátaimat, mikor egy vita során, amely akörül forgott, vájjon a Hangwind, vagy a Prüfling felel-e meg jobban a vitorlázás kívánalmainak, a következő felvilágosítást adta:

— A Prüflingnek kisebbek a szárnyai és nehezebb, mint a Hangwind, azért a Prüflinggel csak jó pilóták tudnak repülni, mint Bernard bácsi, meg apukám. A Nuni bácsi (Kelényi László) repüljön a Holci-val. amivel olyan magasan repülhet, mint a Jánoshegy...

Már régen törtem a fejemet, hogyan vigyem magammal a gyereket egy felszállásra. Azt a 26 kilót a gép meg sem érzi, hiszen elrepültek a Zőglingjeink egy-egy növendékünk 100 kilójával is. Sőt mi több, az a komikus helyzet is adódott, hogy a szegény gépmadár vezetője súlyosabb volt, mint a gép maga.

Bekötöttem a Frici gyereket.



Ez volt az első utasrepülés Zöglingen

Petróczy ezredes mondta a megnyitó beszédet.

A Move-madarak fészke.

Eleresztett kormányokkal repült.

Egyszer aztán elővettem a csemetét s anélkül, hogy észrevette volna, miben sántikálok, kipróbáltam vele a lehetőségeket. S most, hogy itt volt az édesanyja is, úgy véltem, itt az ideje, hogy nagyreményű csemetémet felavassam.

A hangármesterünknek jó kemény kis párnája volt, ezt beleszorítottam a Zögling vezető ülése mögött a törzs keresztezésébe. Aztán a fiút hónaljánál fogva úgy odaszíjaztam, hogy mozdulni sem tudott. A gyermek súlypontban ült, a gép tehát jelenlétét meg sem érezhette.

A kísérlet nagyszerűen sikerült, — az erősebben terhelt gép valamivel gyorsabban siklott, de kormányhatásokra változatlanul érzékeny volt,

Másnap érintkezésbe léptem a filmirodával és a következő héten a Frici gyerek újból meglovagolta újszerű pótülését. A Kútvölgy katlanát hó borította s kemény hideg volt. De Frici fiam vitézül állta a hideget s egy mukkot sem szólt. Megismételt repülésben siklottunk le a hegyek tetejéről „utasrepülésben" a jól sikerült felszállásokat egy héttel később a mozik híradójában lejátszották.

A felvételek a nézőkben vegyes érzelmeket keltettek. Egyeseket mulattatott, másokból megbotránkozást váltott ki. Főleg a nők szörnyülködtek és fakadtak ki méltatlankodva a „lelketlen apa" ellen, aki nyaktörő vállalkozására nem átallja fiát is feláldozni. Frici fiammal ültem a sötét nézőtéren s lestem a hatást, amikor a gyermek szembetalálja magát a vetítőgép vászonképével. S mialatt a film pereg s megjelenik ifj. Hefty Frici teljes kicsinységében, a csendesen kuncogó fiú mögött egy női hang sziszegi a csöndességbe:

— Egy ilyen apát fel kellene akasztani!...

Frici halkan pisszeg, aztán mikor a film lepergett, odasúgja nekem:

— Hallotta apukám, mit mondott ez a néni?

— Nem hallottam semmit, — hazudtam, hogy figyelmét eltereljem.

— Jó is — súgjai nekem vissza a Frici gyerek, — mert a néni sértőt mondott. De miért beszél az olyan, aki nem ért az aviatikához!...

A lavina pedig gördült tovább. Mindenkit magával sodort, akit útjában talált. Vizsgakísérleteimmel egyidőben egy lelkes kis társaság keresett fel s terveihez támogatásomat kérte. A kis cserkészek vezetőjük, a nagynevű turista és természetbarát Zsembery Gyula vezetésével, már régen tervezték a repülésben való részvételüket. Németországból szerzett rajzok alapján, a Wickhardt-féle hajóépítő műhelyben egy Zögling építéséhez fogtak, amelyet azonban hosszú időn át nem tudtak befejezésig vinni.

A szárnyak terjedelmüknél fogva útban voltak. Hely hiányában a ház falára, az eresz alá akasztották őket, ahol nap és eső felváltva végezték rajtuk romboló munkájukat. Mikor a gép építését megszemléltem, első pillanatra megállapíthattam, hogy az eddigi fáradságos munka eredménye, a nyers szárnyak teljesen tönkrementek. Azt ajánlottam a lelkes kis csoportnak, hogy az épen maradt részek felhasználásával építsenek egyet újra, addig pedig megkísérlem, hogy részükre egy gépet kölcsön, vagy ajándékképpen megszerezzek.

Ugyanebben az időben ugyanis megindult Magyarországon a siklógépek építése. Az országosan ismert kitűnő bútorgyáros, leányfalvi Lingel János, aki az iparterén kifejtett nagyértékű munkájának elismeréseképen kormányfőtanácsosi címmel tüntettek ki, mint a Movere

társelnöke, Bernárd Mátyás kérelmére vállalkozott arra, hogy az egyre nagyobb arányú igények kielégítésére egy sorozat Zögling gépet készít, Lingel igazán elismerésreméltó gesztussal az első példányt a Moveronak ajándékozta.

A gondolattól indíttatva most már magam jártam közbe Lingelnél, hogy a cserkészek nagyon szerény anyagi helyzetére való tekintettel egy gépet önköltségi áron bocsásson rendelkezésükre. És Lingel megint jószívű volt, A cserkészek csoportja tehát egy második géphez is jutott s evvel megteremtettük a további működésnek alapját.

Most már nagyon benne voltam az ügyek vitelében. Megszerveztem a cserkészrepülők csoportját, amelynek elnöke Zsembery Gyula, titkára pedig Lazarus Lajos lett. És 1930 február 1-én Tabódy Tiborné, a képviselők repülőbizottsága elnökének felesége a ködbeborult farkashegyi hangár előtt lelkes szavakkal avatta az „Apród"-ot és a „Farkaskölyköt". Evvel elindítottam a cserkészrepülést is, amelynek azután hat éven át vezetője voltam.

A lavina már Isten tudja hol járt és mindent magával ragadott. Nemcsak Pest környéke, de a vidék is jelentkezett. A Kaposvárott székelő Somogymegyei Automobil Club vezetősége fordult Bernardhoz segítségért, hogy a repülés mozgalmába bekapcsolódhassék. Bernarddal Kaposvárra utaztunk, ahol nagy és előkelő közönség élén Keresztes Fischer Ferenc főispán jelenlétében tartott, közel kétórás előadásom nagy sikert aratott. A lelkes hangulat hatása alatt nyomban összeültünk s még aznap este megalakult az ország első vidéki repülőosztálya a „SACAERO", amelynek szervezése ugyancsak reám hárult.

Áprilisban esedékessé vált leutazásom Kaposvárra. Egy időre tehát meg kellett a Move-tól válnom. Ott kellett hagynom a nagyszerű társaságot, a szeretetreméltóságában páratlan vezetőjüket Bernardot, az áldozatkészségükért lassan mindjobban felfejlődő növendékek lelkes csapatát s működésem színhelyét, hol annyi odaadással fáradoztunk közösen a sportrepülés megteremtésén»

Utoljára még felkerestem a Farkashegyet. Szerda délután volt és a hegyen senki sem tartózkodott. Sorra jártam azokat a helyeket, ahol növendékeim első ugrásukat végezték és a lejtőket, amelyek először emeltek magasba. Megálltam a Petróczy-oromnál és számotvetettem további lehetőségekkel.

Gondolatban ott építgettem újabb hangárokat, irtottam az erdőt és tettem szabaddá a domboldalakat. Láttam a Farkashegyet, mint a Move egyre hatalmasodó táborának kiépülő nagy állomását, amelyet benépesítenek a magyar ifjúság tömegei. Mert a repülés nemcsak sport, de életlehetőség. Nekünk a hazának új generációkat kell nevelnünk s ezreket segíteni szárnyalásra.

Köröskörül béklyók szorítanak és csonkák a határaink. Kéréssel és imádsággal üdvözülhetünk, de az ország határai vissza nem térnek soha. Fegyelemben edzett, vasakarattól áthatott, izzó hazafiságtól fűtött nemzedéket kell nevelnünk és segítenünk, hogy megnőjenek csonka szárnyai. Ez a mi feladatunk és ez a mi jövőnk.

Mert élni kell, de repülni muszáj!

HEGYEK ALJÁN.
(1932.)

Kacskaringós út után, sárban ragadva, latyakot dagasztva, amúgy nyakig sárosan értünk be Pilisborosjenőre. Rotter Lulu büszke hegyei, a Kevélyek fenyegetőn meredtek alig félóra járásnyira. Egyenletes, hosszú hegyvonulat. Félelmes meredeken, de a vitorlázónak sokat ígérőn integetnek a Kis és Nagy Kevély, Ezüsthegy, — balra a híres délnyugati láncolat folytatásaként a Hosszúhegy, előtérben a Ziribár, — még messzebb, talán vitorlázógéppel el sem érhető távolságban a Pilis emeli öntudatosan a többiek felett fejjel kimagasló üstökét...

Lehotkay Pista szellős Steyrével a templomtér bejárójánál kínálkozó nagyvendéglőnél állunk meg. Terepszemlére jöttünk, — illő a hűvös időben egy kis melegítőről gondoskodnunk. Néhány szóval elmondom jövetelünk célját s megkérem a vendéglőst, legyen a hazafias célban segítségünkre.

A barátkozás gyorsan megy. Vendéglős barátunk ugyan egyáltalán nem lelkendezik, hogy portája immáron repülő cserkészek tuszkulánuma leend, csak akkor enyhül meg mogorva ábrázata, mikor biztosítom, hogy itt nemcsak szódavizet s málnaszörpöt fogyasztó árvaleánykalaposok, hanem a rendes szivarfüstöt meg nem vető öregcserkészek is vannak, akik, ha nem is fogják soha nem látott magasságba lendíteni a korcsma forgalmát, de nem lesznek rosszabb fogyasztói, mint az itteni legények, akik miatt még a helyi rezesbandát is mozgósítania kell...

Míg a derék sváb fokról-fokra enyhül, magamban megállapítom, hogy a legbecsületesebben jártam el s nem

rajzoltam fellegvárakat. A Wawra-Ramaseder-Gauguscb-Thurzó kvartett majd gondoskodik róla, hogy az öregraj szégyent ne valljon Borosjenőn...

most már egy lépéssel tovább is megyek. Addig-addig célozgatok egy nagyobb, száraz, idegenek hozzájutásától mentes helyiség szükségességére, míg ráfanyalodik, hogy tánctermét megmutassa.

Remek hely. Olyan nagy és tiszta, hogy egészen megilletődünk. Ünnepélyes csendben mérlegelem a körülményeket, a korcsmáros meg minden bizonnyal az igénybevétel várható kiadásait. Nem, bért aztán igazán nem fizethetünk. Már csak azért sem, mert akkor hol lesz az ajándékozó személyének nagyrabecsülése s az ajándékozás gesztusának nagyszerűsége. Csak nem engedhetem, hogy Pilisboros jenő tekintélyes vendéglőse, a magyarság iránt érzett hűség apostola megfosztassák a támogatás tényének elismerést érdemlő lehetőségétől ... Meg aztán miből is fizetnénk mi, akik úgy adjuk össze a szegényebbek útiköltségeit, hogy késve ne érkezzenek az üzem kezdetéhez? Hajlandók leszünk úrbérjog elismeréseként 1 koronát fizetni a derék vendéglősnek, s gondoskodunk róla, hogy repülő tudósításainkban kellően méltányló sorokban emlékezzünk meg a repülés kitűnő barátjáról, aki legszebb helyiségét bocsátotta a nemes cél rendelkezésére...

Helyiség tehát már volna. Nem pihenésre, mert arra sem kedvünk, s sem időnk, hanem a gépek tárolására, hogy a rázós úton való hosszadalmas szállításokkal ne tegyük tönkre szegény Zögling jeinket. Milyen jó lenne, ha mindig használható állapotban tarthatnánk őket! A gyakori szereléssel csapok, csavarok, vasalások kikopnak s nem lesz mivel pótolnunk őket.

Szerelés? ... szerelés? ... várjunk csak! Hogyan is

állunk a ki-beszállítási lehetőségekkel? Ez az ajtó gyanúsan szűknek látszik... Uramfia, hogyan húzzuk be ide gépeinket, ha keskenyebbnek bizonyul, mint a mi gépünk farka? Hamar egy mérőlécet, nehogy meglepetés érjen bennünket... — Egy kis üröm az örömben, — az ajtó még átlóban is 10 centiméterrel keskenyebb, mint a Zögling csillapítósíkja. — Itt bizony minden alkalommal szerelés lesz!

Mindegy. Ágyrajárók vagyunk és könyöradományokból élünk. Még a dzsikkért is lehajolunk. Abból is a repülés oltárának füstje száll az ég felé. Aki kér, legyen szerény. Hagy a köznek kérünk s a nemzet javáért fáradozunk? — Annyit máris megtanulhattunk, hogy ez csak velünk együttérzőknek erény, a többség legyint. Vagy kíváncsiskodik: — lássuk a medvét!... Mint annak a városnak sápkóros magisztrátora, aki sápot kívánt szedni, — mikor aztán megértettük vele, hogy nem nekünk, hanem nekik kell áldozniok a repülésért, röviden kimondta a szentenciát:

— Előbb jöjjenek ide az urak, mutassák mit tudnak, hány gépük van, akkor majd megengedem, hogy a közgyűlés elé hozzák a kérésüket.

— De nekünk előbb kell a támogatás, éppen ezért, hogy valamit mutathassunk, — ha már itt körözhetünk a város felett, akkor nem támogatást, hanem beléptidíjat kérünk a mutatványokért s nem szorulunk a város támogatására — érveltem a derék honatyának.

— Nohát pedig én nem engedem a város vagyonát kockára tenni, — mert mi lesz, ha az urak lebuknak avval a szélmalom nélküli micsodával és elmegy a pénz hiába ... Ki fog ezért felelősséget vállalni?

A hatásos kérdésre viszont kérdéssel válaszoltam: Úgy látszik polgármester úr rekompenzációs alapon

gondol támogatást nyújtani... Mennyiről lehetne tulajdonképen szó?

— Hát úgy egy ötvenest megszavaztattunk volna éppen, ha már olyan fontos az a röpülés!...

Megdobbant a szívem. Jól hallok? A város 50.000 pengőt áldozna a repülésért? ... Hihetetlen. Azért óvatosságból megkérdeztem:

— Milyen ötvenest gondolt polgármester úr?

— No ne féljen — nevetett — nem ötven fillért gondoltam ... Adunk mi ötvenet pengőben is!.. .

Nos, és most tízcentiméterrel szűkebb az ajtó. A csillapítósíkból aligha vágjuk le a többletet, viszont az ajtófélfát se tágíthatjuk ugyanennyivel, — itt szerelni fogunk.

Korcsmárosunk aligha tudta megérteni, miért szakadt ki olyan nagy sóhaj belőlem, mikor a község legszebb helyiségét ajánlotta fel a nemes célra. De engem már megborzongatott a közelgő tél. Látom a fiúkat, amint gémberedett ujjakkal kínlódnak a csűrőkormány huzalok összefogásán s tízszer ejti ki merev ujjuk a szánytővasalás csapját, hogy tizenegyedszer elő se kerüljön többé a keményre taposott hóból.. .

Nincs mit sopánkodni. Bevallom magamnak, hogy bizony még ennyire sem számítottam. Legutóbbi ittlétem alkalmával megnéztem a katolikus pap fészerében felajánlott helyet: — pókhálós, lemállott vakolatú, és egyik oldaláról nyitott, döngölt padlójú helyiség ígérkezett... No a mi tánctermünk ehhez képest paradicsom, — a fiúk megrészegednek, ha meglátják ezt az álomhangárt...

A megszokott szerdai összejövetelünkön beszámoltam a látottakról. Nagy örömriadalban törtek ki. Micsoda? Rendes helyiségünk lesz? Meleg szoba, fűtött terem és világítás”[7] Éljen a parancsnok úr!

Az értekezlet elsősorban is a szállítás költségeit szavazta meg, ami azt jelentette, hogy mindjárt megindult a hozzájárulási díjak beszedése is. Megint a két Lehotkay járt elől jó példával s kék-két pengőt fizettek le Thurzó Rezső kezeihez. A többi sem akart elmaradni. A vándorok megint kitettek magukért. Spiesz Gyuszi a következő ékes szavak kíséretében tette le koronáját:

— Ta hamz her Séf, — a Djuszi máma nem fog vacsorázni, de a Zöglingek holnap bálteremben alszanak!

Mire Rotter Lulu adománya teljessé tette a szállítási költségeket, néhány fillér jutott még borravalónak is. Hadd emlegesse a fuvaros, hogy cserkészrepülőknek szállított! ...

A nagy eseményhez kivonult a gárda maradéktalanul. A kocsi olyan kísérettel ment, ami beillett volna lakodalmi menetnek is, mert végigdalolták a bécsi országúttól Borosjenőig a kálvária minden stációját. De a Kálváriára vezető út sáros, — a stációk pedig az útmenti csapszékek voltak, ahol! a kocsis szokásához híven és fokozott készséggel állt meg, hogy:

— Nézzék meg a fuvaromat! Tésszán röpülősök... Zeppelin — toldotta hozzá minden alkalommal, minthogy legjobb meggyőződése szerint mégis a Zeppelin a legtökéletesebb repülő alkalmatosság a földkerekén.

A gépek láttára azonban a mi házigazdánk ridegsége is felengedett. Kigyűlt a vendéglő és a környező házak apraja-nagyja. Akkorra már olyan gyűrű vette körül a gépeket, hogy gondom volt a tömeget távoltartani. Mindenki meg akarta fogni, megtapogatni, vájjon tényleg vászon-e az a fehér, ami a szárnyakat borítja. Egy hosszú legény belehajolt a kocsiba, végigmustrálta a szárny belsejét, aztán fölényes szakértelemmel magyarázta a körötte állóknak:

— Ez a szárny belül üres. A szél belefúj a szárnyba, ami megduzzad, mint a hajó vitorlája s úgy úszik a levegőben.

Egy Tamás megpróbált replikázni:

— Az nem úgy van. Elöl van neki olyan propeller, az fújja hátra a levegőt, de az nem megy bele a szárnyba, hanem alája fúj!...

— Aba smarn! Ennek nincs propeller. Rákötnek olyan kötélt, aztán futnak vele és földobják a levegőbe... Én már láttam Pudaörsön.

Nem hallgattam tovább az élvezetes vitát, mert a fiúk már megkezdték az alkatrészek behordását. Két Zögling siklógépet és a Hol's der Teufel vitorlázógépet hoztuk ki egyetlen fuvarral, amit a szárnyak bizony megszenvedtek. Itt is, ott is benyomások voltak láthatók, egyik helyen pedig beszakította a vásznat a döcögős úton kirázódott farokrács rúdja. Jó, hogy itt hordom a zsebemben azt a negyedméter vásznat és görbe tűbe fűzött susztercérnát, amellyel kireparáljuk a sérüléseket. Széli Pista zsebében pedig kis üveg hígított cellon várja, hogy feszesre húzhassa a sérült rész borítását.

Sejtelmem nem csalt, — a csillapítósíkot le kellett szerelnünk, hogy az ajtón beférhessen. Teljesen szétszedett állapotban, minden kis részt különválasztva raktuk be gépeinket a táncterembe. Aztán megálltunk az ajtóban — gyönyörködni. Ilyen szép „milliőben” még nem láttam gépeinket. Felsmann Tamás nem állhatta megjegyzés nélkül:

— Talán hagyjuk itt a masinákat és rendezzünk kiállítást belőlük, úgyis olyan szépen van a terem dekorálva ...

Nevettünk, mert kék-sárga-piros papírgirlandok lóg-

lak alá a mennyezetről. Az elmúlt héten „grosses Hamuri” volt... Kézfogót ünnepeltek.

Későre járt az idő, mire a hurcolkodást befejeztük. Hamar sötétedik s így le kellett mondanunk, hogy az egyik gépet próbaképpen összecseréljük. Vendéglősünk vigasztalására hamarosan áldomást ittunk, aztán a „terepkutatókkal” megindultunk helyszíni szemlét tartani.

Rotter Lulu nem volt velünk, így találomra indultam el a fiúkkal a község nyugati ki járó ja irányába. Keskeny völgyön át lassan felkapaszkodtunk a környező magaslatokra. A dombháton nagy kiterjedésű legelőt találtunk, teli kövekkel s az egész terepet behintő szikladarabokkal. A fiúk ennek ellenére lelkendeztek. A két Tibor, Stef és Rajky jobbra-balra szaladgálva szemrevételezték a tereprészeket s Stef természetesen lejtők után kutatott.

Mind mélyebben haladva nyugati irányba, a községtől három kilométernyire elértük a fensík letörését.

— A solymári fal — szaladt ki Felsmann Tamás száján a meglepetés, amint a Kevély helyzetéből felismerte síterepet. Erről az oldalról még nem közelítette meg a sziklás meredélyt, amely északnyugati frontjával szinte egyedülálló vitorlázási lehetőségeket ígért. Sajnos itt a helyszínen már nem volt olyan kívánatos, mint a bécsi út felől nézve, engem inkább az iskolalejtők érdekeltek, amelyek a nagy oldalak kipróbálására éhes fiúk előkészítését fogják biztosítani.

Ránksötétedett, mire a lelkes csoporttal visszaindultam. Mi tagadás, egy kicsit messze kerültünk ot[honunktól. Ezentúl tehát egy órai villamos utazást félórás autóbusz döcögés követ, aztán újabb fél óra, míg a vendéglőtől repülésünk terére jutunk, — visszafelé ugyanez a két-

órai út, — télen nem sok időnk marad az üzem lebonyolítására. De fő az, hogy magunk urai leszünk.

Harmadik éve álljuk ezt a hősi küzdelmet, — mindenkitől elhagyatva, senkitől sem támogatva, — a magunk erejéből s a fiúk áldozatkészségéből. Nem volt, csak kritikában, ellenzésben, tiltakozásban részünk. Hiába fordultunk hatósághoz, közületekhez, — olyan korifeus is akadt, aki Trianonra hivatkozott.

— Örüljenek, hogy nem bántják önöket. Hatósági támogatást? De kérem csak nem gondolja, hogy akad valaki, aki vállalja ezért a felelősséget? ...

Hát igen, csak magunk vállaltuk. Tudjuk miért! Minden kezdeményezésnek megnemértés a sorsa. S itt még a lényeget sem ismerik. Vitorlákat keresnek s nem ritkán azt érdeklődik, hogyan merünk mi eljönni a Dunától ... Veszélyes lehet a vitorlással a szárazföldön!.. . Mások aziránt érdeklődnek, kik azok, akik ilyen veszedelmes szerszámra bízzák magukat, hisz ebben még csak motor sincs. Lám, a repülőgép is mindjárt lezuhan, ha megáll a motor... s maguk most motor nélkül akarnak repülni!... És mit kezdjek az olyanokkal, akik egyenesen nekem szegezik megfellebbezhetetlen véleményüket:

— Ekkora emberek mért játszanak sárkányozást? Ez nem komoly dolog. Mi értelme van a vitorlázó repülésnek? Ugye csak sport! Na látja kérem. Nem vihet vele még száz kiló bombát sem, nem tud egy óra alatt Bécsig repülni, nem vihet 8—10 utast.... akkor pedig mi értelme van?

Csak a jó Isten a megmondhatója, mit küzdöttem, érveltem, fáradoztam, hogy meggyőzzem ezeket az embereket. Nem mintha fontos lett volna véleményük, mert hiszen a repülés ügyét egy jottányit sem mozdították volna elő akkor sem, ha mindnyájukat arról biztosít-

hatom, hogy egyetlen vitorlázó géppel meghódítom Prágát és kifüstölöm a Hradzsin alól az egész magisztrátust... De meg kellett őket győznöm minden áron, hogy bizalmat keltsek bennük, hitet a repülés fontossága, jövője és a vitorlázó repülés jelentősége iránt, hogy ne úgy beszéljenek a motornélküli repülésről, mint a kör négyszögesítéséről, mert növendékeim szülői beleegyezéséért külön harcot kellett vívnom minden alkalommai s személyes felelősséget vállalnom minden egyes fiú életéért.

Állom a felelősséget és működésünk következményeit. Nincs szabályzat, nincs előírás. Nincs hatósági támogatásban részem, de halomba gyűlik asztalomon az óvások tömege. Ki engedte meg, hogy kiválasztott terepünkön repülhessünk, ki vizsgálta felül s állapította meg alkalmasságát? Mért alkalmaztuk siklógépeink farokrács kikötődrótjain a szerelést egyszerűsítő bilincseket? Hogyan repülünk mi a Zingóval s hogyan került hozzánk a gép? Mért jelentettük, hogy sikerült felszállásaink számát megduplázni s időben is felfokozni, mikor azt nem kérdezte senki? Egyébként sincs semmi jelentősége, mert az egyszerűen a tereptől függ...

Oh szent bürokratizmus és turáni szándék!... Hogyan mondjam meg a kérdezőknek, hogy terepünket magam vizsgáltam felül, mert az egész országban a Move vezetője rajtam kívül az egyetlen, aki ért a vitorlázórepüléshez ... hiszen ketten harcolunk a feltételek megteremtésén. — Közöljem a kérdezővel, hogy a Zingót eredeti német rajzok alapján a magyar repülés egyetlen mecénása, a kitűnő Lingel János építette és adta ide nekem kipróbálás és vitorlázásra való felhasználás céljából? ... Vagy magyarázzam meg a kákán a csomót keresőknek, mit jelent az a kis bilincs, mely a drótfeszítők szüntelen megbontása és újraszabályozása helyett

egyetlen mozdulattal szabaddá teszi a farokrácsot s egy másikkal pontosan beszabályozva biztosítja a helyes beállítást ... Ha értelmet keresne, most nem kritikában, hanem dicséretben részesítené bilincsünket, amelyet — és erre büszke vagyok — magam gondoltam ki s csináltattam meg növendékeimmel. -

Ma el sem képzelhetnénk Tücsök-Vöcsök gépeinket a bilincs nélkül, — talán akkor magunk is csak sejtettük, de nem láttuk még horderejét. Mikor az első darab elkészült, Rotter Lulu, aki a műszaki ember alaposságával mindenben körültekintő volt, némi kis gyanakvással mustrálgatta az alig 6 cm. nagyságú jószágot. Aztán drótkötelet kerített s bilincsemet egy vastag fa törzsére kötötte. A bilincsbe nagyobb átmérőjű karikát akasztott, azon keresztül a Zögling cipelőrúdját fűzte. Aztán lábát nekifeszítve a fa törzsének, olyant húzott a bilincsen, hogy az erőlködéstől belevörösödött. A kis jószág megnyúlt, de nem jobban, mint Lulu ábrázatja, amint csodálkozással vegyes elismeréssel jelentette ki:

— Nem hittem volna!... Felszerelhetitek!

És teljesítményeink? Hát azokat nem is lehet közömbösen fogadni. Utolsó gödöllői tanfolyamunkat 670 felszállással végeztük. Huszonkét nap alatt 670 felszállás napi 22 repülésnél többet jelent. Ez komoly teljesítmény. De még komolyabb az, hogy erre mindössze 3 törés esett, tehát a felszállásások számának alig fél százaléka. Nincsenek bőven adódó eszközeink, a kiképzést olcsóvá kell tennünk s ennek a célnak szolgálatában tudom, jó munkát végeztünk.

Mire bevonultunk szállásunkra, fáradtan, de jóleső érzéssel néztük meg mégegyszer „lokálban” pihenő gépeinket.

Fészekben vagytok végre, tépázott kis madaraink!...

Jó éjszakát!

A következő héten leesett az első hó s hideg északi szél söpört végig a solymári fal fensíkján. A vendéglő udvarán síkosra fagyott a hó s metsző hideg szél fagyasztotta belénk a lélekzetet is. De a fiúk lelkesedését nem hűthette le. Felvillanyozta őket az új terep ígérete. Kiki a maga lejtőjét készülte „megrepülni", ahogy azt a hosszú út alatt már előre kitervelte.

A szerelés az udvar betonján vajmi keserves volt. Vastag kesztyűkben sehogysem ment a munka. Kesztyűtlen kezeikkel kínlódtak a fiúk a szereléssel. A laposfejű csapok beillesztése valóban tortura volt. A meggémberedett ujjak nem tudták kitapogatni az ujjbeggyel is alig elérhető helyen eldugott nyílásokat, a törzsfőtartó közepén átfutó drótfeszítő zárak végződéseit és a rugalmas Fokkertüket. Mégegyszer annyi ideig tartott, míg a váltott személyzet végre elkészült a szereléssel s útnak indulhattunk.

Szállítókocsi luxusát] persze nem engedhettük meg magunknak. A gépek kézben kerültek a starthelyre. Előállanak a vándorrepülők matadorai, — valóságos díjbirkózók, akiknek a Zögling 90 kilója meg se kottyan. Ramaseder (Török), Wawra (Rakitai) és Gauguseh, a szolnoki Lovassal versengve viszik a Zöglinget keresztbe helyezett rudakon, egyszerre lépve, hogy a Zögling szárnya is egyenletesen ringani kezd. A szárny végén a kis Lahocsinszky pipiskedik, de minden igyekezete ellenére sem nyújtózhat olyan magasra, hogy a Zögling vízszintes helyzetben tegye meg útját.

A fiúk időnként váltják egymást, így vonul a két gép a solymári fal fensíkjára. A terepet még be kell repülnünk, kezdőink — már amennyire a vándorok közt „kezdő" akad — ma még várni kénytelenek. A fensíknak

a Kevélyek felé néző oldalát választóéi indulási helyül, — ez a 30 méter körüli szintkülönbség látszik legalkalmasabbnak az első lesiklásokra.

Mire leverjük a startszeget s kifektetik a gumikötelet, északnyugat felől talajköd húzódik a völgybe s csakhamar magunk is fátyolba burkolózunk. A várakozás negyedórái keservesen múlnak, végre elunjuk s Stef Tibort gépbe ültetem. A kötél végén állók már elvesznek a sűrű ködben, a leszálló terepet pedig még csak sejteni sem lehet.

A kísérlet rendkívül érdekei. Egy kis tusakodás után mégis úgy határozok, hogy magam próbálom meg először,

A kötél lehullásakor már semmit sem látok a földből, csak hallóérzékeim irányítanak. Vájjon helyes irányban repülök-e, vagy eltérek s fordulóban érek földet? Ügy érzem, vízszintesek szárnyaim, de ez teljesen relatív feltevés, mert nincs mihez viszonyítanom.

Tudom, hogy pillanatok múlva földet kell érnem, — minden figyelmemmel a tejszerű fehérségen igyekszem áthatolni. Meredt pillantással vizsgálom a köd színét, mert a föld közeledtével fokozatosan el kell sötétednie. A völgyben nagy foltok mentesek maradtak a hótól, vagy a szél hordhatta el, mert feljöttünkor nagyobb területek sötétlettek felénk a völgyből. Valóban kis idő multán megjelenik a talaj s még van időm kilebegtetni a Zöglinget s enyhe ellenlejtőn simán földet érek.

A fiúk csak hangom irányából következtetve találnak rám. Visszatéréskor jócskán eltérünk irányunkból s a starthelytől vagy 50 méterre érjük el a tetőt,

Most már nincs kedvem növendékeimmel kockáztatni az eltévelyedést, — még egy órát várunk, míg a köd kezd megint felszakadni. Amint egy-egy pillanatra a talaj láthatóvá lesz, elindítom Stef Tibort, Néhány rövid

Kezben vitték másfél kilométerre . . .

A Kevély lejtője nevéhez méltó.

Szárny-szárny mellett suhantak.

Ha megnőnek — pilóta leszek.

perc után tisztán hallom a földet ért gép szántalpának suhogását s röviddel rá Stef hangját, amint csoportjának tagjait szólítgatja. A fiúk boldog kiáltozással zúdulnak a gép után s valósággal diadalmenetben hozzák vissza Tibort, aki elmondja, hogy izgalmas pillanatokon ment át, mikor a tejszerű ködben egyszerre megvilágosodik s ferdén pillantja meg a földet maga alatt. Mindjárt tudta hányadán áll s idején alkalmazott ellencsüréssel egyenesbe tudta venni a gépet, éppen jókor, mert meglepetésszerűen érte a leszállás pillanata.

Negyedórával később kiderült s megkezdődött az iskolázás. De a nap hőse Stef Tibor maradt s magam is elégtétellel állapítottam meg, hogy jő volt a fiúk előképző iskolája.

A következő héten Rotter is velünk jött. most már határozott célkitűzéseink voltak. Két nappal előbb Rotter 500 kcm-es, belga gyártmányú F. N. motorkerékpárján bebarangoltuk a Kevélyeket. Úttalan utakon, turista ösvényen, marha- és juhcsapásokon, földgyüremlésen és vízmosásokon keresztül gázoltunk csetlés-botlás között a hegy meredélyein, olyan helyeken is, ahol még az állatnak is nehéz megállania. Úgy csellengtem a hátsó ülésen, mintha nem is tartoznék a géphez s hogy nyelvemet le nem haraptam, azt csak annak köszönhetem, hogy a hullámvasutat is megszégyenítő bukdácsolás alatt sűrű eszmecserét folytattunk a motorkerékpár sokoldalú használhatóságáról, nem feledkezve meg annak megállapításáról, hogy az előrelátó belga konstruktőr ezt a gépet speciálisan a Kevély oldalára szerkesztette.

A Kevélyeket összekötő gerincen megállottunk. Lulu egy. magaslatjelző vasoszlop tetejéről vizsgálgatta a lejtő alján húzódó terepet, míg én a gép felvitelének lehető-

ségeit tanulmányoztam. Mert azt természetesen már előre elhatároztuk, hogy Zingónkkal megkíséreljük a vitorlázást.

Másnap a vándorok csapata nekivágott a meredélynek. És ez az út örök időkre hősköltemény marad a magyar repülés történetében. Mert amit itt bajtársi készség, önfeláldozás, akarat és kitartás eredményezett, azt a mai, kényelemben fogant fiatalság sohasem fogja megismételni, vagy akár csak megérteni tudni.

A Zingó, teljes törzsborításával lehetett vagy 120 kiló. De talán több is. Sajátos kiképzésénél fogva egyáltalán nem volt Zöglingként kezelhető. Csak az orrkampóba akasztott „cipelőrúd" kezelői közelíthették meg, míg a többiek csak a könnyű keretlécekből kiképzett és vászonnal beborított törzset foghatták át kellő óvatossággal. A gép viteléhez legalább 10 ember kellett, akik egymást váltva vitték a nehéz készüléket.

A Kevély megmászásához a cserkészrepülők teljes létszámmal álltak sorompóba. Már a hegy lábának megközelítése is nehéz munka volt. A lejtős terep földcsuszamlásainak meggátlására húzott kősáncok és falak, de még inkább az egymást követő bozótok és a sűrűn álló gyümölcsfák közt csak üggyel-bajjal tudtunk átvergődni, de a haddelhadd még csak ezután kezdődött.

Amint megkezdtük a kapaszkodást a lejtőn felfelé, kitűnt, hogy még teher nélkül is rendkívül megerőltető a mászás, de a gép terhével súlyosbítva, egyenesen küzdelmes lett. Már nem lehetett szó a gép viteléről, csak vonszolva jutott lépésről-lépésre tovább. Kőfalakon, kertek szegélyösvényein át, a fiúk hátán került egyre feljebb a gép. Egy-egy nagyobb szikla megkerülése még fáradságosabb lett volna, — itt a fiúk nekifohászkodtak s kézről-kézreadva a Zingót, mégis átemelték az akadályokon.

Hörögve, fújtatva ziháltak csigalassúsággal egyre fel-

jebb. Megállásra, visszafordulásra senki nem gondolt. Ezek a pompás fiúk összeszorított fogakkal, inuk szakadtáig vonszolták tovább a gépet, egyre feljebb, míg másfél órás, küzdelmes munka árán végre elértük a Kevély gerincét.

De legfőbb ideje volt. Éreztem, hogy a lábaim reszketnek a megerőltetéstől és a hideg ellenére ingem csurom víz. Ugyanilyen állapotban voltak a többiek is, de a tetőről mutatkozó gyönyörű látvány mindent feledtetett. A fiukat leültettem egy kőfal szélárnyékába s onnan gyönyörködtünk a ritkán látott távlatok szépségében. Enyhe délnyugati szellő lengedezett. A hó már csak foltokban fehérlett a szántók között s a tiszta légben 50 kilométerre elláthattunk.

Eddig nem volt szó róla, ki kerül lesiklásra, — most feszülten lestek a fiúk döntésemet. Négynek volt jussa hozzá s egyet sem állíthattam első sorba. Választanom kellett. Ahogy itt álltam köztük s belenéztem lelkükbe, amelyet várakozó, reménykedő pillantásuk olyan hűségesen fejezett ki, éreztem, hogy nem tudok határozni. Nekem mind egyformán kedves s tudom, hogy mindnyájuk lelkében azonos vágy kelt életre. Fiatal életük legdöntőbb eseménye ez a start a Kevély tetejéről, — álmok megvalósulása, eddigi fáradozásaik legnagyobb jutalma.

Döntsön a sors. Négy gyufaszálat vettem kezembe. Három fehér volt, egy pedig zöld. Egyforma darabokra törtem s sapkámba tettem. Kor szerint állítottam őket egymás mellé, a legöregebbet elsőnek. Aki négyük közül a zöld szálat húzza, az hajtja végre a repülést.

Félrefordított fejjel húztak s aztán markukat felém nyitották ki. — A zöld gyufával Lahocsinszkyt örvendeztette meg a sors.

Megint benső megelégedéssel élvezhettem nevelésem

eredményét. A másik három magasba kapta a kis Lahocsinszkyt s úgy vitték egyszer a gép körül. Nem volt itt irigység, féltékenység, csak önzetlen bajtársias együttérzés. A többiek is úgy szorongatták a megilletődött fiút, mintha valami rendkívüli sikert ért volna el s pillanatok alatt kötözték be a gépbe s állottak kötélre, hogy mielőbb levegőben lássák a nyertest.

Magam szívesebben láttam volna az öregebbek egyikét a gépben. Ez a rendkívüli magasság, amelyhez hasonlót még egyikük sem ért meg, éppen a legkisebbek egyikét állítja komoly feladat elé. A Zingó a könnyű fiúval kissé faroknehéz lesz, de nincs semmi, amivel a gép orrát megnyugtatón leterhelhetnénk. Ezért gondosan magyaráztam el mindent, amit a repülés biztonságos keresztülviteléhez szükségesnek tartottam, s külön próbát végeztettem Lahocsinszkyval, mennyire nyomja repülés közben a magassági kormányt, ha start után emelkedni kezdene. Mert az enyhe szél ellenére elkészültem, hogy a Zingó az emelő áramlatokról tudomást vesz.

El! vezényszóra a Zingó méltóságteljes lassúsággal emelkedett fölénk s a kötél lehullásának pillanatában már 10 méterre járt kiindulási pontja felett. Lahocsinszky szemmelláthatóan igyekszik a gépet nyomni, de a Zingó nem vesz róla tudomást s magasságvesztés nélkül távolodik el a lejtőtől.

Az a hét perc, amíg a Zingó lesiklása tartott, jobban kifárasztott, mint a feljövetel. Nem bíztam Lahocsinszkyban, aki ugyan meglehetős gyakorlattal rendelkezett, de tartottam tőle, hogy lelkileg nem állja a szokatlanul hosszú lebegést. Szerencsére az idő egyébként nyugodt volt s nem adódtak olyan mozzanatok, amelyek a fiút kihozták volna egyensúlyából. Innen a magasból úgy látszott, mintha sohasem érne földet, mert mikor már

úgyhittük, összefut árnyékával, még percek múltak el anélkül, hogy a gép csak kísérletet Is tett volna a leszálláshoz való helyezkedésre. Végre, mikor legkevésbbé számítottuk, megállapodott a mozgó fehér pont s Lahocsinszky Pilisborosjenő legszélső házai mellett, egy fikarcnyi kis telken, simán leszállt.

A nagyszerű vállalkozás egész napunkat igénybe vette. S részemre bőséges tapasztalatot jelentett. A fáradságot messze az eredmény felett állónak találtam, mely ilyenformán nem lehetett célravezető. Más módot kell kitalálni, hogy a gép a hegyre jusson. Lázasan kergették fejemben egymást a gondolatok. Hol futó autóval való megvontatást, hol sárkányszerű felhúzást képzeltem el. Rotterrel meghánytuk-vetettük a kérdést. Egyelőre úgy határoztam, hogy a solymári falon teszünk próbát.

Az idő csakhamar alkalmasnak kínálkozott. Erős északnyugati szelet fogtunk ki s a Hol's der Teufelt állítottuk startra. Rotter, aki közel egy éve C-vizsgás volt, nagyon szerette volna a próbát végrehajtani, —- átengedtem neki.

Tizenöt méter körüli szélben indult. Kezdetben nem tudott a solymári fal túlságosan meredek és sziklás lejtőjének kavargó áramlataiból szabadulni, de aztán gyorsan emelkedett s mire ötödször ívelt el a solymári fal előtt, már 100 méterre kapaszkodott a fensík fölé.

Nagyszerű küzdő szelleme azonnal megnyilatkozott. Bár a szél ereje sokszor megállásra kényszerítette s szinte egyhelyben lebegett, lassan elhagyta a solymári fal emelőterét s az északi irányban emelkedő terepalakulatot követve, fokozatosan megközelítette a Kevély nyugati peremét. Mire a Kevély elé ért, már a csúcs magasságában járt. A Kevély emelőszelében most már valóban helyben állva nézdegélt körül. Élvezte a Csobánka főterén korzózó

lányok viháncolását s a legények lelkendezését, amint kalapjukat lengetve üdvözölték a soha nem látott gépmadár utasát.

Negyedórás távollét után Rotter visszaindult. A hatalmas szél által erősen sodorva, szinte pillanatok alatt ért vissza a solymári falhoz, azt megkerülve, hátrahúzott' a borosjenői völgybe s az erős légáramlatoktól megdobálva, egy kis küszködés után simán földet ért. Ezzel a repüléssel megtörtént Magyarországon az első, kiindulási ponthoz való visszatéréssel végrehajtott távrepülés. — Rotter Lulu megmutatta oroszlánkörmeit.

Most szörnyű hideg napok következtek. De a Vándorok csoportjának lelkesedését a fagy sem tudta csökkenteni. Rossz volt nézni, mint küszködtek a fiúk, míg a gépet összeszerelték, de a cserkészszellemen és kötelességérzeten túl újabban egy meleg hang is sarkalta őket.

A rádió csalogánya, akit már régen kedves kapcsolatok fűztek az aviatikához, maga is kedvet kapott a magasabb régiók közelségét keresni. Filótás Lili ott szorongott a fiúkkal a „Noe bárkájában", együtt topogott a rázós autóutazás után meggémberedett tagjaival a többiek között, segített a szerelésnél s nem maradt el a gumikötél-kihúzásától sem.

Az az időszak, amelyet ez a kedves lány áldozatkész bajtársiassággal szűkebb körünkben töltött, legszebb emlékeink közé fog tartozni. Örökké vidám természete, mindenkihez szívélyes modora rövid idő alatt szeretetté tették a fiúk körében. Együtt tanult Ökrös századossal s élvezettel figyeltem azt a titkos versengést, mely közöttük folyt, anélkül azonban, hogy azt rajtam kívül bárki észrevette volna.

Csúnya, ködös napokat éltünk át, hóban és fagyban, rengeteg önfegyelmezés közepette. Távol minden lakott

helytől, a délebédet is ott a terepen kellett elfogyasztanunk. Az elemózsiás göngyöleget, zsíros papírokat összegyűjtöttük s halomba raktuk. S mire mindenki befejezte állva végigtopogott „ebédjét", körülálltuk a papírhalmot és meggyújtottuk.

— Áááááá — szaladt ki a lilára dermedt ajkakon a megelégedés kiáltása. A gyorsan libbenő lángok fölé kinyújtott kezek összedörzsölődtek, — egy kis illúzió éltető meleget árasztott a szomorkás, téli ködpárába. A másodpercek boldogságába ringatott lelkek hangulata ott tükröződött a fagyott arcokon. Megindult a tréfák áradata s Lulu mindig szellemes élcei nyomán jókedv derűje áradt a havas táj felett.

Filótás Lili lassan siklásra érett. Egyik novemberi délelőttön hosszú, lapos lejtőre' állítottam a Zöglinget, hogy olyan 80—100 méteres, „bemelegítő" ugrást végeztessek vele. A lelkendező fiúk a kelleténél kicsit jobban lendültek a kötélnek, — mire „el"-t vezényeltem, a Zögling már 4—5 méter magasan járt.

Most aztán élvezhettem ennek a pompás lánynak nagyszerű önuralmát. A váratlan magasság — hiszen eddig mindent földközelben végeztettem vele — egyáltalán nem hozta zavarba. Könnyű súlyának megfelelőn, szépen előrenyomta a magassági kormányt, s nem mozdította meg többé. Az enyhe ellenszél által is tartott gép pedig siklott, siklott, állandó talaj feletti magasságot tartva, nyugodtan, rebbenés nélkül, mintha soha sem akarna leszállani. Már régen túlhaladt a kijelölt leszállóhelyen, de még semmi kedvet sem mutatott magasságvesztésre.

Mindnyájan feszült figyelemmel kísértük a gép útját. Most... most fordulnia kellene, mert szembefut vele egy kis ellenlejtő, de balra tőle tovább lejt a terep. És Filótás

Lili, mintha csak olvasta volna gondolatomat, lassú ívben balra kanyarodott el s hajszálpontosan követve a lejtő irányát, enyhe zökkenővel, szerencsésen leszállt.

Órámra pillantok — pontosan fél perc múlott el. A megtett távolság csaknem 300 méter, — semmi kétség, Lili kirepülte az „A" vizsgaidőt. Szóljak, vagy hallgassam el? A vizsga ideje nincs terminushoz, sem felszálláshoz kötve, — igazság szerint dukálna neki. De ezt a repülést egy kicsit a szerencse is kísérte. Lilinek pedig megalapozott tudásra van szüksége. A rádiószpiker fegyelmezett önuralma alkalommal még csődöt mondhat, ha ambícióit szabadjára engedjük .,.

Nem, nem sietjük el a dolgot. Tanuljon csak tovább, a vizsgával ráérünk azután is.

Közömbös arccal fogadtam a jelentkezést.

— Jó volt Lili, de mért maradt adós az utolsó mozdulattal? Kissé siklóhelyzetben ért földet!...

— Jaj, bocsásson meg parancsnok úr, — egy kicsit soká jött a föld és olyan szép volt» hogy a felhúzásról megfeledkeztem.. ,

Arca kicsattanóan piros volt, szeme a boldogságtól ragyogott. A fiúk csak addig vártak, míg elbocsátom. Akkor közrefogták s csak Ramaseder Dönci hősies ellenállásán múlott, hogy ősi szokás szerint „fel ne avassák" első nagy repüléséért. De este dupla rum csúszott a fiúk teájába s repülőnótáktól volt hangos a szállás.

Lili olyan bájos volt, mint még soha. Boldogsága *nem* ismert határt.

Ez volt első és utolsó nagy repülése. Hivatása, a rádió elszólította s nem láthattuk körünkben többé.

De azóta minden nagyon szépen sikerült első hosszabb repülés az ő emlékezetét idézi.

KORMÁNYZÓI BEMUTATÓ.
(1932)

Összeült a kupaktanács. Elsősorban az öregek teljes számmal. A „Vándorok”, ahogy Borosjenő óta az öreg rajt elneveztem. Farnady a repülés melegszívű rajongója, aki pályafutását még az öreg Rákoson kezdte, ahol Svachulay Sándornak volt csendes bámulója, — a kis Lahocsinszky, akinek édesapja mesterkedett még az öreg Rákos légkörében, hogy feltalálja a perpetuum repülőgépet, aztán Morvay Szilárd a III. kerületi főigazgató fia, Thurzó Rezső fémárugyáros, Tatarek Béla, a repülő tanár, Zombory Kautz Valér főhadnagy, aki egy súlyos operációból visszamaradt bántalmai ellenére fáradhatatlanul buzgólkodott a csoport érdekében, Kaltenbach Henrik a műegyetemiek egyik vezetője, no és természetesen a Gaugusch-Ramaseder-Wawra trió, akik az együttesben az erőn alapuló tekintélyt képviselték. Hármuk súlya kereken három mázsát reprezentált, magasságukból pedig Romeo bízvást beléphetett volna Julia ablakán.

Nos, tehát együtt vannak a Vándorok s ezúttal, — mert a múlt kötelez, — nagy fába vágjuk a fejszénket. Rotter Luluval napok óta tanakodtunk, mi módon lépjünk a nyilvánosság elé, hogy a cserkészrepülők áldozatos, de eddig vajmi keveset méltányolt munkáját szóhoz juttassuk. Vagy inkább méltatáshoz. Immáron harmadik esztendeje dolgozunk fáradhatatlanul a repülő előképzés megalapozásán, három esztendő óta nem tudtuk elérni, hogy munkánkról hivatalosan tudomást vegyenek.

Hiábavaló volt Zsembery Gyula bátyánk sok jóindulattal folytatott fáradozása és jószándékú igyekezete, hogy az illetékesekkel megértesse munkánk szükséges-

ségét és megnyerje támogatásukat. Néhány nappal ezelőtt azonban, szokásos szerdai összejövetelünkön, a mindig jól informált Wawra Dezső csak megszólalt ám:

— Nem is lesz itt semmi Frici bátyám, amíg valami nagyfejű rá nem jön, hogy üres óráiban a repüléssel is foglalkozzék, mert ugródeszkának az is jó, sőt népszerűséget is lehet szerezni vele.

— Kedves Dezsőm — mondottam a hatalmas termetű detektívnek, akinek piros arca majd kicsattant az egészségtől, — nem lehet az aviatikát áruba bocsátani. A repülés csak a repülőké és csak szeretettel szabad feléje közeledni. Lehet, hogy valami magasrangú korifeus útján talán többet érhetnénk el, — lehet, hogy megrendezhetnénk bemutatónkat, mint a futballmérkőzéseket, ahol a drukkerek csapata lesi a pillanatokat, amelyben idegeit jótékonyan bizsergető mozzanatok adódnak, de ti nem olyan fiúk vagytok, akik a nehézségek előtt meghátrálnátok. Bemutatót fogunk rendezni saját erőnkből és biztosíthatlak benneteket, hogy annak teljes sikere lesz.

Rotter Luluval leültem tanácskozni. És a snájdig fiú, annyi nehéz idő hűséges osztályosa, akinek tettkészsége és vállalkozó szelleme már eddig is felbecsülhetetlen szolgálatot tett az aviatikának, ezúttal is lelkes örömmel tette magáévá a gondolatot. Bemutatót rendezünk Gödöllőn, meghívjuk a Kormányzó urat és olyan programmot fogunk összeállítani, amellyel keresztültörjük a bennünket körülvevő közöny kínai falát. ,

Sok viharon keresztül megedzett gárda állott rendelkezésre, telve olthatatlan tettvággyal es a repülés iránti őszinte meleg szeretettel. Csák ki kellett osztani a szerepeket, s tudtam, hogy bemutatkozásunk mozgásba fogja hozni az addig csendes berkeket.

Annyit már megtanultam, hogyha nagyon körülményes és előreláthatólag nagy ellenhatást kiváltó lépésre szánnám el magamat, elsősorban góbé barátomat kell felkeresnem. Nem hiába származott Jánosy Pistánk Székelyföld legdélibb perifériájáról — a háromszéki legényből nem hiányzott a furfang, de a kitartás sem... Hogy megörült az álnok, mikor elmondtuk, miről van szó. Egy kicsit a hátát is kenegette a jóleső érzés, hogy úgy szíve szerint való munkája akad. De nem hiába nevelték papok a jótét lelket, mert hát nem volt egészen skrupulusok hijján. Hogyhát így meg úgy, mégis mit szólnak hozzá a magas potentátok, ha megkerülésükkel csináljuk a dolgot, meg aztán illenék is egypár vezetőségi embert mozgósítani... de akkor csak ennyit kérdeztem a makacs székelytől:

— Vállalod, vagy nem vállalod? Mert ugyan most hegybenhagynánk, ha nem döntögetnéd velünk együtt a fát.

Jánosy István sértődött arccal húzta fel a vállát:

— Hát olyannak ismersz engem Frici bátyám? Vállalom. És akkorát csapott a tenyerembe, mintha legalábbis három lánc erdő döntésére kötöttük volna meg az alkut.

így történt, hogy Rotter Luluval és Jánosy Pistával megszövegeztük a meghívást, intézvén egyenesen Magyarország Főméltóságú Kormányzójához avval a kérelemmel, kegyeskednék bennünket kabinetirodája útján értesíteni, mikor engedélyezné bemutatkozásunkat. És megjött a válasz, mely augusztus 21-ére kilátásba helyezte a Kormányzó látogatását.

Lázas tevékenységben teltek a hetek, amely alatt a vándorok tisztes gyülekezete minden követ megmozdított. Munkánk annyival könnyebben ment, mert az ez-

évi nagy táborunk második tanfolyama futott s így az Öregek csapatán kívül a fiatalok is lelkesen tevékenykedtek. A mindig fáradhatatlan Zsembery Gyula bátyánk megfelelő formába öltöztette a rendezést, amelyhez mi a lényeget, a programmot adtuk.

A nagy szám ezúttal a hármas raj repülése volt, amelyhez hasonlót minden bizonnyal még sehol sem,láttak. Két Zögling közé a Zingőt állítottam a Perőc oldal gerincére. Elegendő gumikötél hiányában csak egyenkint vezethettük az indításokat, abból a helyzetből és avval a feladattal, amelyet a résztvevőknek kiosztottam. De nekünk a rajrepülés legnehezebb mozzanatát, a gépek szárnyközelben végzett összmunka ját kellett gyakorolni, öt nappal a bemutató előtt sikerült végre a másik két gumikötelet megszereznem és most kezdetét vette a legnehezebb- rész. Stef Tiborral., Ramasederrel és Thurzóval felváltva gyakoroltuk a rajrepülést. Előbb párosaval,v jobbról és balról, azután mindhárman együtt.

Ezt az indítási módot nagy gondossággal kísérleteztem ki. Legnehezebb munkája kétségkívül a kísérőknek akadt, mert azoknak kellett az élen lévőhöz igazodni. A gépeket úgy állítottam fel, hogy a két Zögling között egy géptávolságnyi rés maradt. Kettőjük közé és elé a Zingót állítottam.

Külön kellett kikísérleteznem a kötelek húzóerejét és a kihúzó legénységet ennek megfelelően alkalmaznom. Az indításnak egyszerre kellett történnie, a vezényszavaknak viszont különféleképpen. Ha eltekintettem volna attól, mennyire megzavarják egymást a kiáltozok, még mindég nem tudtam volna az összhangot megteremteni. A kötél kihúzást tehát úgy kellett megrendeznem, hogy azonos vezényszóra mégis minden csoport a maga külön tevékenységét hajtsa végre.

A gondolat szép volt, de a kivitel majdnem lehetetlen. Engedjem át valakinek a Zingót? Fogja-e a többit vezetni tudni? A Zingó röpte gyorsabb, siklása jobb, a többi tehát csak nyomva tudná követni, akkor pedig alája kerül. A tanakodás vége az lett, hogy a hármas rajigazodni ... A tanakodás vége az lett, hogy a hármas rajról fájó szívvel le kellett mondanom. Fiatalok voltak még tanítványaim s bizony ilyen feladattal egyiket sem terhelhettem.

De a páros repülés annál szebb legyen! A gyakorlatokat most már Ramasederrel végeztem.. Gépének indítókötelére 6—6, az enyémre 5—5 személyt állítottam. Az indítást magam vezényeltem. Saját gépemet csak akkor emeltem el, mikor Ramasederé már elhagyta a földet és siklásba kezdett. Rövid másodperceken belül utóiértem és most megkezdődött az „összehangoló tevékenység".

Méterről méterre játszottam magam közelebb Ramaseder gépéhez, míg sikerült szárnyam végét az δ Zőglingjének szárnya és farokkormányai közébe becsúsztatnom. Lélegzetelállítóan izgalmas pillanatok voltak ezek. Bármennyire is igyekezett Dönci nyugodtan siklani, gépét időnként mégis meg-megemelték a légáramlatok. Motorikus húzóerő hiányában hiába való lett volna minden kitérési kísérlet, — a sebességen mit sem változtathatott. Néha csak hajszálnyira emelkedett, vagy süllyedt el szárnyaim vége a kísért Zöglinge mellett, ilyenkor átsuhant az agyamon a kockázat, de főleg a következmények tudata, azért persze nem hagytam ott, és a leszállás pillanatáig ragadtak gépeim szárnyai, anélkül, hogy „úszásba" jöttem volna..

Mire belefáradtam, elérkezett a második programmszám gyakorlása. És ebben olyan társam akadt, akinek készségére és sportügyességére méltán büszkék

lehetünk. Endre László, Gödöllő főszolgabírája nemcsak jó tanítványnak, de jó bajtársnak is bizonyult. Hacsak tehette, kifutott kis Ford kocsiján a Bolnokára, hogy velem a vontatást gyakorolja. 300 méter hosszú drótkötélen akaszkodtam Fordja mögé a Perőc erdőmenti kifutójában, hogy onnan a magasba emeljen. Istentelen bakhátas úton, girbe-gurba vonalban kellett a Fordnak szaladnia, és Endre Lacinak volt szíve, hogy a gyönyörű cél érdekében kocsija épségét is kockáztassa.

Augusztus 21-ének reggelén 4 órakor volt az ébresztő. Előző napon már hordták fiaink mindenhonnan a fenyőágakat és cserfalombokat, amellyel a kormányzói sátort díszítették. A Bolnokai erdő sarkán, a gerincen átvezető út melletti kis lapályon állott a kormányzói sátor, amelyet ügyes cserkészkezek építettek. Egy kis lombkorona a tűző nap ellen, bejáratával a királyi park és a kastély felé néz.

A nagy esemény a vezetőséget is megmozgatta. Délelőtt 10 órára sűrűn tarkították az árvalányhajas cserkészkalapok a megjelentek sokaságát. A tetőre felvezető út mentén is cserkészek állottak őrt, fent pedig, a kormányzói sátor előtt, arcvonalba sorakoztak a gépek.

Gyönyörű időnk volt. Magas fátyolfelhők lebegtek sokezer méter magasságban s a levegőben semmi sem mozdult. Az ég is kegyes hozzánk s fátyol mögé rejtette a napot. Mit csináltunk volna, ha déli szél támad s földhöz ragasztja madarainkat? A Perőc északkeleti lejtőjéről mozdulni sem tudtunk volna.

Tizenegy órakor megharsantak a kürtök, pserkészrepülőinknek a gépek előtt felsorakozott frontja feszes vigyázzba merevedik. A cserkész zenekar a Himnuszt játssza, mikor a Kormányzó és kíséretének kocsijai bekanyarodnak a lejtő elé. A Főméltóságú pár friss léptekkel

közeledik a csoport felé. A Hadúr sötétkék tengernagyi blúzban és fehér nadrágban, főméltóságú hitvese világos nyári ruhában. Pár lépésre mögöttük a szárnysegédek, majd ifjú Horthy Miklós és az udvari kíséret következik.

Zsembery Gyula jelentkezik és engedélyt kér a Programm megkezdésére. Elsőnek Stef Tibor indul egyedül. A könnyű fiúval magasra szökken a „Gödöllő" s még a lejtő közepén is magasságvesztés nélkül halad tovább. A kormányzói párnak elsőízben volt alkalma motornélküli gépet közelről látni és a Kormányzó látható érdeklődéssel figyeli a lepkeként szálló kis gép siklását.

Brávó — szalad ki önkéntelenül ajkán az elismerés, amint a gép földet ért, a Főméltóságú Asszony pedig mintha egy kicsit sóhajtott volna. Valószínű, hogy anyai szívében egy kis szorongást érezhetett, hiszen István fia is sorsunk osztályosa — repülő. Fürge cserkészkezek kapják fel Stef gépét és sietnek vissza vele a tetőre, ahol most a páros repülés következik.

Még gyorsan megadom az utasításokat, aztán már vezényelek is: Kihúzni — futni — el! Az elemelkedés simán megy és Ramasedert, egyik húzójának elbotlásából származott késedelme folytán, mindjárt a kötél lehullásakor be is érem. Ugy hirtelen átsuhan rajtam a gondolat: — milyen nagyszerű, hogy ez a start így sikerülhetett, — de nincs időm gondolkodni, mert Dönci gépét kell követnem, Most vagy soha.

Szinte a lélekzetemet is visszafojtom, ahogy kerülgetem. Talán 200 méterre lehetünk a lejtőtől, mikor látom, hogy Dönci siklása kissé ellaposodik. Persze, a fiú szeretné a mutatványt meghosszabbítani, de ebben nekem csak nehézséget okoz.

— Nyomd — meg — kissé! — Szótagolom a parancsot. Ramaseder késedelem nélkül szót fogad, de kicsit

jobban nyomta meg a kelleténél. Most meg lassú húzásra kell utasítanom, végre megnyugszik és a siklás simán megy tovább.

Tíz méterre egymástól, egy pillanatban érünk földet, Az összefutástól nem kell tartanom, mert nagyobb súlyával valamivel gyorsabban érintette a földet s elszánkázik mellőlem. Mire csoportom leér hozzánk, a futástól lihegő fiúk csillogó szemekkel kiabálnak össze-vissza:

— Gyönyörű volt, Parancsnok úr, brávó Dőncí, a Kormányzó úréknak nagyon tetszett, — azt mondta: boszorkányos ügyesek ezek a fiúk, nem is tudtam, hogy nekünk repülőcserkészeink is vannak.

A lelkendezők között persze legjobban Frici fiam ugrál. Az érzékeny lelkű fiú szemében könnyek csillognak és úgy mondja:

— Apukám, ez klasszabb volt még, mint a többi. Tessék engem is elvinni!

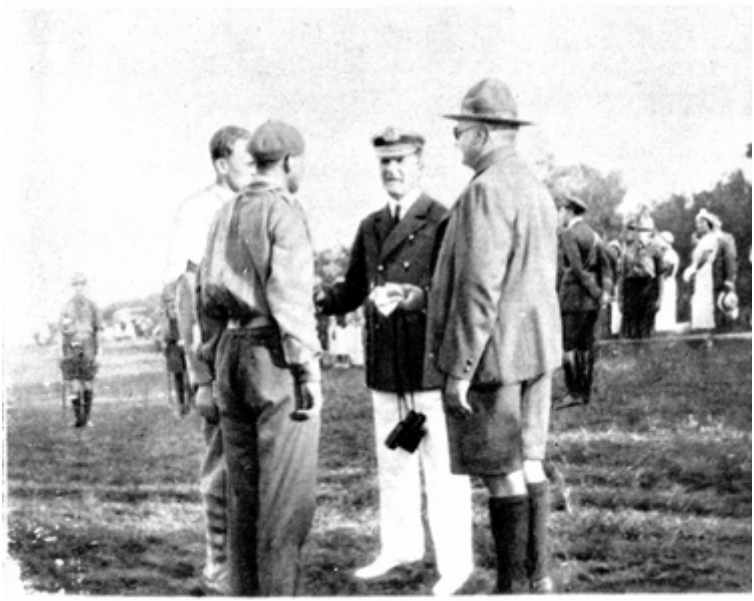
Ránézek a pocokra, aztán nem állhatom meg nevetés nélkül. — No lám. A fiú.egy új gondolatot adott. Nem szoktunk habozni, mert nem fejtörések között érnek tettre a gondolatok. Mire felérünk a leszálló gépekkel, magamhoz intem a kis Lahocsinszkyt,

— Laho fiam, gyorsan ide a kis párnát és egy széles derékszíjat!

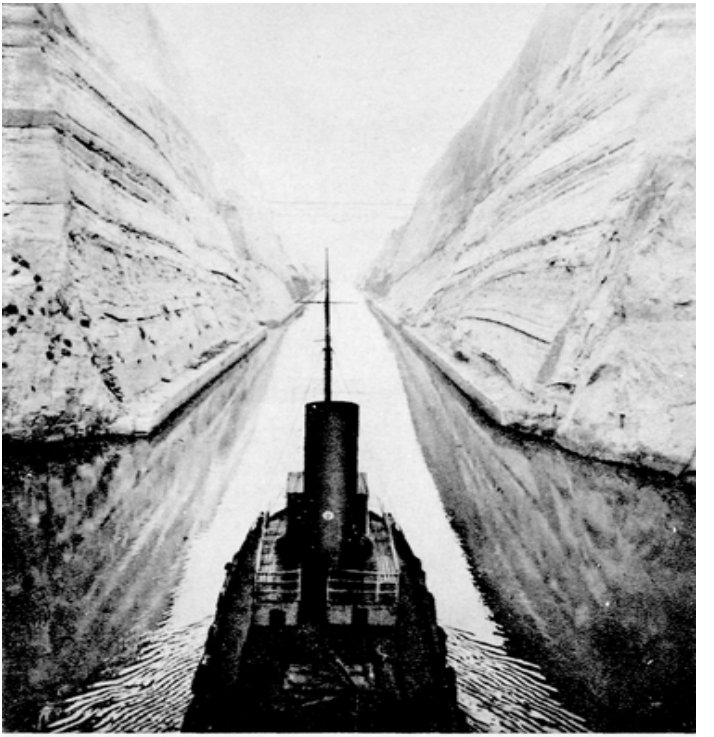
A kispárna a Zingóból, deréköv pedig Wavra Dezső kabátjáról akad. A kispárnát beágyazom az üléstámlát tartó oszlop és a hátsó merevítő közé s Frici fiamat lovagülésbe ráültetem. Ügy, mint hajdan Budaörsön. Most már kissé nagyobb lesz a súlyunk, de majd csak megbirkózunk vele. Aztán az övet fiam hóna alatt átvezetve, a főtartó háttámlához erősítem, Széli Pistát pedig Zsemberyhez küldöm, hogy a programmváltozást jelentse.

Frici fiamnak a Zőglingbe fászkelése érthető és élénk

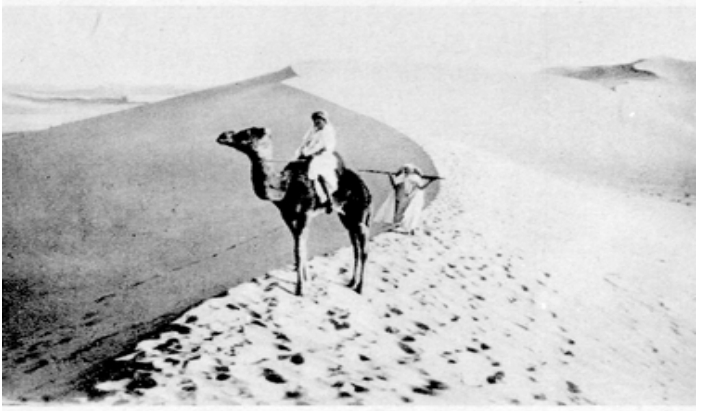
A Kormányzó a kormányhoz ült.



Szép munkát végeztek!..



A korinthosi szorosban.



Dünék végtelen láncolata.

feltűnést keltett. A Főméltóságú Asszony a sátor elé jön és mosolyogva rázza a fejét, mintha mondaná: Talán mégsem lehet veszélyes, ha apa viszi a fiát...

Úgy szökkentünk fel, mintha egyedül lettem volna a gépen. Lebegési határon tartva siklottam a fiúval a homokdombok felé, vigyázva arra, hogy a gép meg se billenjen. Egyszerre érzem, hogy valami megmozdul a szárnyam alatt, — Frici fiam integet mindkét kezével, miközben a lába is úgy jár, mint a motolla. A lurkó megfigyelte, hogy édesapja a kormányok eleresztésével szokta demonstrálni a repülés biztonságát, most őkelme is hasonlót cselekszik. Majd külön barack jár a kiváló propagandáért.

Felérve, Jánosy Pista avval fogad, hogy jó, ha egy kis szünetet tartunk, mert a fiúk nagyon megizzadtak. Míg kiadom a fiúknak a további utasításokat, Zsembery Gyula bátyánk integet a kormányzói páholy mellől.

Rotter Luluval együtt lépünk a Kormányzó elé. A Főméltóságú Úr jókedvű és vidáman mosolyog:

— Ez a motornélküli repülés kitűnő sport. A fiúk jól mozognak és a munkájuk nagyon hasznos. Ügy látom, sok nevelő erő van ebben a vitorlás repülésben, amely, nem is veszélyes, mint gondoltam volna. Az a páros repülés nagyon szép volt. Látszik, hogy jó mestere volt a fiúknak — bólint elismeréssel felém, majd Rotternak mondja:

— Dolgozzanak csak szorgalmasan, nekünk még nagyon sokat kell kipótolnunk és itt egy egész új nemzedéket tudunk még felnevelni. Hol készültek ezek a gépek? És csinálnak már ilyet nálunk is?

Rotter felhasználja az alkalmat, hogy megismertesse munkásságát, Beszél készülő teljesítménygépéről, a Karakánról, és arról, hogy ez a gép még európai viszonylatban is számottevő lesz.

Míg a Kormányzó úr előtt állunk, Frici fiam a nap hősévé lett. A repülősapkás apró cserkészt a Főméltóságú Asszony vette pártfogásába. Megkérdezte, hogy hívják, ki az édesapja, mikor ült először gépen, szeret-e repülni és mi lesz, ha majd felnő? A nebuló pedig vallott, mint a karikacsapás. Ilyeneket mondott jól nevelt udvariassággal s nem minden öntudat nélkül:

— Ifjú Hefty Frici vagyok és az édesapám vitéz Hefty Frigyes, a legjobb pilóta. Én már kisfiú koromban repültem (7 éves a pocok) és nagyon szeretek repülni, de az édesapám nem engedi el a kormányt. Azért ha megnőttem, én is pilóta leszek és ha az édesapám már nem fog repülni, majd elviszem utasnak én!

Mikor kihallgatásunk véget ért, nagyreményű nebulóm a Kormányzó úr előtt folytatta fejtegetéseit. A főméltóságú pár jót mulatott a talpraesett válaszokon s kegyesen megengedték, hogy a Frici fiú a páholyuk mellett maradhasson. Nem adta volna egy vak lóért. Ezzel aztán a nap az ő számára be is fejeztetett. Csak legalább egy tükör kerekedett volna valahonnan, hogy megláthatta volna magát benne.

Most Lulu programmszáma következett. Tudtam, hogy nem olyan gyerek, aki ezekután sima repüléssel megelégszik. A Karakán tervezőjének karakánul is kellett szerepelnie. Mindjárt gyanús lett nekem a dolog, amikor a megszokott létszám helyett 7—7 legényt állított a kötélre .. Ebből gavallérstart lesz — gondoltam és elgondolásom helyesnek is bizonyult. Lulu adós maradt az „el” vezényszóval, mire a pattanásig feszült kötél úgy hajította a Zőglinget a magasba, hogy Lulu egyszerre tíz méterrel nőtt a fejünk fölé.

Hanem aztán valahol persze sebességet is kellett megint szereznie. Fejrenyomta hát a Zőglinget és olyan

„sturcot" vágott ki, hogy csakúgy fütyült. A lejtő felett belehúzott a magassági kormányba, amivel megismételte az előbbi bravúrját, de még mindig maradt elég sebessége ahhoz, hogy a megnyúzott kis madarat simán földre tegye.

Idegcsiklandó és tetszetős mutatvány volt, az bizonyos. De nem szerettem volna, ha az én idegeim húrját feszítette volna a Zögling szárnymerevítő drótjaihoz hasonlóan Lulu barátunk 90 kilója. Ma kivételesen ezt is megkockáztathatta. Jól emelte vele a nap fényét.

Utolsónak az én szereplésem maradt. Valahogy befolyásolhatott az a lendület, amivel Rotter Lulu zabolázta meg a szegény Zőglinget, mert mikor a kifutó hatalmas almafája alatt a Gödöllővel felállottunk, már tudtam, hogy ma én is bolondot fogok csinálni.

Endre Laci pompás indítással tündökölt. Ma mindenki kitett magáért. Pillanatok alatt 50 kilométerrel futtatta második sebességen a Fordot és én sárkány módjára úgy faltam a métereket, hogy alig volt időm lekapcsolni. Talán 180 méter magasan lehettem, A nemvárt magasság bolond ötletet adott. Ebből a magasságból dugóhúzóba csúszhatok.

Felszöktetem a Gödöllőt, teljes csűrés és pedál balra és hasrahúzom a kormányt. A Gödöllő egy pillanatig megtorpan, mintha gondolkodnék, kövesse-e ezt az erőszakos kormánymozdulatot, — aztán türelmetlen hevességgel dugóhúzóba perdül.

Ügy forgott velem a Gödöllő, hogy a perdüléseket figyelemmel sem kísérhettem. A hatalmas erő szinte dobálja a fejemet, és szemem előtt összefolyik minden, ösztönszerűleg akarom előrenyomni a kormányt, de tudatban makacsul visszatartom. Még nincs itt a föld ... Még lehet egy fordulatot. Na még egyet... Még... De most már

elég. Gyors mozdulattal veszem vissza alapállásba és előrenyomom a botot. A Gödöllő egy pillanatig gondolkodni látszik, — egy kicsit után oldalvást mozog... Balról erdő fái sietnek felém, aztán a gép megáll mozgásában, már kevesebb színes karikát látok, és igyekszem meg emberelni magam, míg nem messze az autóúttól a homokpartra siklóm.

— Na ezt betyárosan megforgattad — nevet felém Endre László s meleg elismeréssel szorongatja a kezemet, fin meg az övét és köszönöm neki. hogy kocsiját nem sajnálva, olyan tekintélyes magasságra húzott fel vele.

Megint rohan felénk a tanítványok serege, De a géphez érve, gyorsan glédába áll, és feszes vigyázz-állásban tiszteleg az elgördülő kocsisor falé. Aztán boldogan újságolják, hogy a Kormányzó Ür ott fenn a sátor előtt hosszasan tapsolt és vele tapsolt egész kísérete. A cserkészek hurrá-t kiáltottak, Rotter Lulu pedig az öreg fiúkat szólította, hogy közös erővel megverjenek.

A nagy verekedés néma ölelésben ért véget. Mint a múltban is annyiszor, ismét bensőséggel nyilatkozott meg a Rotterrel való baráti együttműködés. Zsembery Gyula bátyám kedélyes mosolyával jött a tetőn felénk.

— Hát ezt jól csináltátok fiúk! Azt hiszem a Kormányzó Úr szebbet nem is láthatott volna!

Körülnéztem tanítványaimon, aztán Rotterrel váltottunk sokatmondó pillantást.

Az ütközetet megnyertük. Jánosy Pista diadalmasan mondja:

— A fát pediglen megdönténk!...

— Ugyanvalóst! És belőle építünk tisztes hajlékot az aviatikának!

FÁRAÓK FÖLDJÉN.

A Hármashatárhegy gúlájának tövében gyönyörű glédában állanak a gépek. Könnyű keleti szellő búsítja a messiásvárókat. Közel száz cserkész, műegyetemista, rómaifürdői titán nyüzsög a szárnyvégre eresztett gépek körül s lesi a gyanús egykedvűséggel konyuló szélzsák minden megmozdulását.

Északkeleti szél a nagy ígéret, álmok megtestesítője, hevesen dobogó szívek megnyugtatója, ha kell ösztönzője. Csodás lehellete ihletet kölcsönöz. Ráfúj a nagy lejtőre s Szezám megnyílása utat mutat a magasságok felé... Addig elméleti magyarázattal kötöm le a nebulók figyelmét.

Tizenegy óra felé — gyötrelmes várakozás végtelennek tűnő percei után — váratlan szélbetörés ejti le a szívekről a mázsás göröngyöt. A tekintetek felvillannak. Pillanat alatt megmozdul a tábor.

A csúcs körül kihelyezett madarak is megmozdulnak. Illegetik szárnyaikat. Az élénken lengedező szellő belekap a kiterjesztett szárnyakba s a legénykék birkózni kezdenek. Mert jaj annak, aki a földön hagyná megsérülni féltett kincsét, — az ilyen figyelmetlenség a legsúlyosabb elbírálásban részesül...

A szél még pajzánkodik kicsit. Kihagyogat. A szélzsák szünet nélkül táncol. Nagyon meggondolandó lenne növendéket bocsátani szeszélyes szárnyaira. Gyorsan határozok. Magam indulok elsőnek. Kitapasztalom.

Pár nap óta az Icarus meggypiros „Dongója” is itt van a hegyen. Lássuk mit tud, talán sikerül vele fennmaradnom.

Gyors kezek állítják starthoz. Éppen a bekötőhevede-

rek beszabályozásával foglalkozom, mikor Almásy Teddy hajol a „kádba”:

— Itt van Mohamed Taher pasa, a kairói gazdám, akiről már beszéltem: neked. Felhoztam a hegyre, mert szeretné látni, mennyire vagyunk vitorlázásban.., Te. a kegyelmes úr összejárta már egész Európát, mert oktatót keres. Látta a rhőnieket, az összes iskolákban volt már, hát most mutatnunk kell valamit... Már egy órája figyeli oktatásodat. Ez neked is sokat jelent — teszi hozzá befejezésül s szemével a pasa felé csippent.

Feltűnés nélkül pillantok a jelzett irányba. Angolbaj uszos, orrcsiptetős, egészen európai arc. Látható érdeklődéssel figyeli a készülődésünket.

—- Sokat nem tudunk mutatni, Teddy — válaszolom halkan. Minden Boreas kegyétől függ. Drukkolj nekem kicsit, talán sikerül fennmaradnom!.. .

Hosszú, lapos indítás után, indítási magasságommal síklom előre. A szerpentin kanyar fölött még szintben érek ki a nagylejtő peremére.

Nincs baj, a gép „ragad″. Jó lejtőközeiben, a talajtól alig 5—6 méterre suhanok el a zömök kis „fürdőkáddal”. Mi tagadás, most is lubickolok, ha nem is vízben. de az éter hullámain. Ügy megszoktuk már, hogy az ellenállás csökkentésére mind keskenyebbé váló törzsben már csak cipőkanállal lehet a jobban megtermetteket bepréselni, hogy Dongónk kényelmes, öblös kiképzését már bárkának, ladiknak s nota bene kádnak keresztelte el a repülő humor.

A sajka azonban ezúttal is jó fenntartónak bizonyul. Másodszor veszek már fordulót a Farkastorok megett kiugró bástya előterében,, s még mindig kiindulási magasságomban lebegek át a terep felett.

Harmadik nyolcasba kezdek s „nyalom végig” a

lejtő taraját, mikor a szél megint kihagy s a Dongó veszedelmesen ülni kezd. Pillanatok alatt 10 méterrel süllyedek a gerinc alá. Most aztán vigyázat, mert Draschenál fejezem be a jól indult kísérletet. Erre pedig valami megmozdul a zsebemben ... A pénztárcám sóhajtott talán. Onnan a mélyből csak Aranyné fuvaroskocsiján kerül fel a Dongó a hegyre. Szinte látom Aranyné asszony örömtől fénylő ábrázatát. De nem mind Arany, ami fénylik; egy kis nekibuzdulás laposra apasztja pekuniákban vajmi szerény tárcáink öblét. Csínyján hát a Drasche-gyár melletti réten való leszállással, mert holnap is van még egy nap s ki tudja, telik-e még a gárda áldozatos buzgóságából...

Éppen a Farkastorok kutyaszorítója felé sodródom. A Dongó úgy merül, mintha a „kád" léket kapott volna. Gyors elhatározással a Ruzicskarétet szegélyező oldalba kanyarodom. Egy leheletnyi fuvallat megkönyörül rajtam és megemel vagy két méterrel. Pár másodperccel később oldalszélben bukdácsolok a magas fűből előbukkanó kődarabok és sziklatörmelékek között, míg egy kis izgalom és szurkolás után, hogy mégsem lenne dicső dolog, pont a nagy padisah szemeláttára bukfencezni fel, a Dongót sikerül mégis simán leültetnem.

A szél, mintha csak erre várt volna, újult erővel fújni kezd s jelentősen megerősödik. Egymásután indítom a fiúkat, perceken belül 5 gép hintázik a nagylejtő légterében.

Az egyiptomi valósággal együttrepül a fiúkkal. Kérdések özönével ostromolja Almásyt, aki meggyőző érvekkel bizonyítja a pasának, hogy ez a repülési mód felel meg legjobban a lybiai sivatagból meredő sziklahegyek lejtőinek.

Egy idő után Almásy ismét mellettem terem.

— Jöjj, Frigyes, a pasa meg akar ismerni téged. Taher melegen rázza meg kezemet.

— Nagyon szép az, amit itt látok. A vitorlázó repülés felette érdekel engem. Ismeri a síkföldön való alkalmazásának módját is?

— Hogyne, kegyelmes uram, Gödöllőn autóvontatással dolgozunk.

— Ah, igen, az a tröjj... Windenschlepp ... nem tudom, hogy nevezik magyarul... Láttam ilyent Grunauban, ott Kronfeld ... ismeri? ... a híres osztrák pilóta próbálkozott vele először... Hogyan csinálják itten?

Németül beszélgetünk. Elmagyarázom a pasának a csörlés lényegét és előnyeit. Nagy érdeklődéssel hallgatja fejtegetéseimet, aztán kedvesen mosolyogva, tört magyarsággal mondja:

— A vizzont látásra... joramunkáth kivánokk!

Míg lassan lefelé halad, Almásy egy pillanatra visszamarad.

— Te, a pasának éktelenül tetszett az oktatásod. Azt mondta: „Der ist der Mann, den ich brauche!" ... Erről még beszélünk. Szervusz!

Egy pillanatra megilletődve néztem utánuk. Ez a külföldi összejárja Európa minden repülő központját, aztán elvetődik szép fővárosunkba, ahol ösbuda renv.'k fekvése mellett legfeljebb szórakozási lehetőségek hódítják az idegent, és felfedezi, hogy itt él az az ember, aki leghivatottabb valóra váltani elképzeléseit..: Felködlik előttem a Nílus, Kleopátra tűje... az obeliszkek... archeológiai csodák, amelyeknek varázsa kísér gyermekkorom óta ... Milyen sajátos az élet... Megvalósít évtizedes álmokat és elégtételt ad félreismeréséért, mellőzésért ...

Ramaseder Dönci éppen utolsó körét írja le a

Drasche-gyár felett, leszállását kell figyelnem. Csak úgy magamban mondom, mintegy magyarázatul;

— Senki sem próféta a maga hazájában!.. .

*

A keleti expressz kényelmes bőrpárnáin végre kinyujtózom. Fáradtságos volt ez a hajsza. Két hete kaptam meg az egyiptomi kormány meghívását Almásytól, s ezalatt a két hét alatt kellett rendeznem ügyeimet, eszközölnöm beszerzéseket, megszerezni útlevelet, vízumot, átutazási engedélyeket, Bécsből, Belgrádból, az egyiptomi, szerb, görög követségektől.

Milyen jó, ha az embernek olyan barátja van, aki otthonos az afrikai légkörben, a kultúra földjén csak úgy, mint a kietlen sivatagban. Almásy értékes utasításai könnyítik meg dolgomat. Télből tavaszba, aztán forró nyárba jutok rövid hetek alatt; öltözékeimet, eszközeimet ennek megfelelően kell összeválogatnom.

A Waggon Lits embere mentegetőzik, pillanatnyi türelmet kér, mert úgy látszik helyemre két jegyet adtak ki. A helyemet igénylő görög nagyiparossal hamarosan megegyezünk. Megkérdezi, szoktam-e álmomban horkolni. Nem tudom, mit céloz a kérdés, de mosolyogva bizonygatom, mi tagadás, egy kicsit — nagyon. Kétségbeesetten néz körül, aztán a hálókocsikalauz oldja meg a problémát. A görög úr némi drachmák ellenében a kalauzfülkébe települ, míg én fél óra múlva határtalan megnyugvással ringattatom magam a Pullmann nagyszerű ölében.

Odakünn ismert magyar tájak egyhangú képe pereg az ablak vásznán; reggelre jugoszláv földön ébredek. Milyen jóleső érzés a nemzetközi egyezmények védelme alatt száguldani kényelmes biztonságban azon az ország-

gon keresztül, amelynek földjét ellenséges érzület és mesterségesen szított gyűlölet másfél évtized óta elérhetetlenné tette. Hat évvel ezelőtt már magyarságom védelmében izzítottam a talajt lábam alatt; most senkisem kérdi, szénám rendben van-e. A keleti expressz fülkéje tabu s engem nemzetközi jog véd ...

Athénben a hellén kultúra ezeréves alkotásai éppen úgy megihlettek, mint mindenkit, aki az antik világ légkörébe kerül. Hajóm csak délután indul, addig útitársammal, egy derék némettel, aki a kairói követség futárja mellett kapott beosztást, felkapaszkodunk az Akropolisra.

Vájjon a tenger kitáruló végtelenje, vagy a történelem levegőjének igézete ragadott jobban magával? .. . nem tudnám megmondani. Mélységes boldogsággal bandukoltam új barátommal az antik művészet, romjaiban is megihlető alkotásai között. A Mykeidon-kertek alján leültünk és belebámultunk a végtelen kékség káprázatába, amelyben távoli hajók vitorlája fehérlett. Nem beszéltünk, csak a lelkünk szívta magába az álomszerű képet.

Mélyen alattunk, Pireus kikötőjében némán vesztegelt a Lloyd Triestino hatalmas luxusgőzöse, a 8000 tonnás Principessa Olga. A nagy csendben fel-felhallatszik a gőzöst körülrajzó kisebb hajók és bárkák kürtje. Egy motorcsónak száguldva hasítja a vizet s igyekszik a mólót megkerülni, a feltúrt hab csillogva remeg a tenger végtelen kékje felett.

Szurtos gyerkőcök, gyűrött kis tunikákban, feketére sült és soha nem látott vékonyságú lábszárakkal mezítelenkednek a fehérlő porban. Szöghajú kislány — csúnya szegényke — esetük-botlik köröttünk, míg baksisra nyújtott sovány kezét furcsán csüggesztve lengeti előttünk.

Már kotorásznék néhány drachma után, de német barátom tapasztalt a sáskajáráshan. Fillért sem érő maravédik kerülnek elő zsebéből s széles mozdulattal szórja közéjük az út porába.

Egy villanás, a tunikák gomolyba hullanak. Fetreng a gomolyag, száll a por, s mire felkászálódnánk, már száz lépéssel odább hempereg az utolsó pár a mindenható obulus birtokáért. Aki kapja — marja. Nem verekszenek, inkább keményen küzdenek minden maravédíért. Őseik, a gladiátorok is így küzdöttek egykoron... a pálma akkor is Maravédi volt...

A Parthenon talapzatáról mégegyszer körülnézünk, aztán elindulunk szállásunk felé. Mélyen zengő hang hullámzik át a légen, a ködsíp ismert bugása. A Principessa Olga hív. A beszállás megkezdődött.

Szállodánk előtt német barátom megszorítja a karomat:

— Most vigyázzon, mert kezdődik a küzdelem.

Mosolyogva nézek rá. Talán a tengerre gondol?

Ebben a pillanatban érnek le a szolgák podgyászunkkal. És másodpercek alatt szó szoros értelmében ajkamra fagy a mosoly.

A föld és pokol minden belzebubja szabadult ránk. Tíz-húsz-ötven szurtos alak rohan felénk egymást taszigálva, ordítozva, mintha egyetlen rohammal akarna legázolni. Cserzett karok nyúlnak koffereink után s másodpercek alatt szanaszét rángatják. Nem használ itt szép szó. tülekedés, parancs, az egymást tipró tömeg pillanatok alatt elindul és sodor magával, ki a kikötőhöz vezető széles úton keresztül.

— Vigyázzon a tárcájára — kiáltja felém a német — és készítsen elő drachmát. Szedje az apróját és ne adjon, amíg nem szólok.

Feleletet sem adhatok; ott gyúródunk, taszigálódunk a megvadult tömeg forgatagában. Megpróbálom pillán tásommal elérni hatalmas disznóbőr bőröndömet, a vagyonmentő vásáron elutazásom előtt szerzett büszke ségemet, de sem ezt, sem többi tárgyaimat nem látom. Talán kétszáz lépésre lehetünk a szálló kapujától, de még mindig közelharc folyik az egyes podgyászokért.

A tömeg hirtelen megtorpan. Csacsifogatú kordék ékelődnek közénk s a lármás siserehad egyszerre köréjük csoportosul. Megpillantom koffereinket is, amint nem valami gyengéd mozdulattól vezérelve, egyik a másik után repül fel a kordéra. De mielőtt még értelmét találnám, mire volt jó feleúton rakni kocsira podgyászainkat, mikor ezt már a szálloda előtt is megtehették volna, elénk áll ám három-négy harcos alak s félre nem érthető mozdulattal, éktelen halandzsázás közben követeli szolgálatai jutalmát.

Már éppen nyakon akarom ragadni azt a hatnapos szakállal ékeskedő görögöt, aki egyenesen zsebemben kotorászik, mikor német barátom hangját hallom:

— Adjon hamar 5—5 drachmát, mert már viszik a csomagjainkat!

Gépiesen osztom háromfelé a mindenható baksist, aztán loholok a tömeg után, amely újabb száz lépésre megint megáll.

—Azt a nemjóját — ez meg micsoda?

— Tovább, tovább, megint adja a drachmákat, — ezek kézből-kézbe adják az utast s minden újabb csoport megvámolja. Mindegy, ne okoskodjunk, mert lemaradunk a hajóról.

Gépiesen osztom megint a pénzt. Mindegyik elégedetlen s rikácsolva követelőzik. Elfut egy kicsit a méreg s egészen ösztönszerűleg mellbeütöm a leghangosabbak

Az eredmény megkapó. Emberem szó nélkül hátat fordít s gyorsan ellohol. A többi utána.

Ahá, hát így kell ezekkel bánni! Persze, a naiv európait valósággal megdöbbenti ez a keleti vásár, — félreismeri a tömeg magatartását s mint idegen, nem nagyon mer a tömeg ártatlan „dühével" szembeszállni. Nos, — határozom el magamban, — most aztán határozott leszek!

A kikötő korláttal elzárt bejáratánál indul a harmadik roham. A negyven méter széles rakodón keresztül újabb szállító-hadsereg segíti hajónk fel vonóliftjéig csomagjainkat s újabb markokba kell lefizetnünk a jól szervezett sápolók meg nem szolgált baksisait.

Egészen megkönnyebbülök, mire kiszabadulva a tömeg szorításából, a feljáró híd alatt jegyemet átadhatom. Kitűnő megjelenésű, választékosan öltözött nyugateurópaiak egyenruhája villan a napfényben és figyelmes steward irányít lakosztályom felé.

A parton még magával ragad az elkerülhetetlen kényszer, hogy az európai szárazföld elhagyása előtt üdvözleteket küldjek a honmaradottaknak, aztán zsebrevágom a csinos kiállítású, de minőségéhez viszonyítva még csinosabb áru görög cigarettákat, aztán újból felbúg a hajó kürtje s a Principessa Olga, a nap leáldozó sugaraiban méltóságteljesen távolodik el a parttól.

Amennyire ellenszenvvel viseltettem mindenkor a vonatutazás iránt, olyan megindítóan szépnek találtam *&* tengert. Színek, hangulatok váltakoznak percről-percre. Kint ülök a hajó farában, hogy itt a tengeren is szabad utat engedjek a repülés iránti rokonérzésemnek. A sirályokat nézem, ezeket a játékos kedvű, fehéren villogó tunikás, mindig éhes és szüntelen hangos repülőművészeket.

A közönség szemében szárnyas barátaim csupán időtöltés kedvenc eszközei. Az utasok felváltva szórakoznak avval, hogy ételmaradékokat dobálnak a magasba s valósággal fogadásokat kötnek tétre, helyre és reá melyik bukfencművész kapja el ügyesebben a dobott falatot. A kegyetlen emberállat azonban komiszkodik is szárnyas pajtásával. Hamar kitapasztalta, hogy a szegény állatoknak gyöngéi is vannak, — helyzetek, amelyekben a kívánatos falatért saját épségüket kockáztatják. Különösen egy gyanús külleműségű, szép kerekre nyílott Hebron Rózsája játszik kemény szettet egy feketesapkás gúnárral. Isten tudja honnan, — talán a konyha ellátásához kivetett háló fenekének maradványaiból — temérdek halat gyűjtött össze egy vízhatlan strandtáskába s azokat dobálja egyenként az uszályként korzózó fehér gavallérok tömegébe. A lapos dobások alig arasznyira lendítik a halacskákat a fedélzetdeszkák felett suhanó sirályok elé. A mohó szárnyasok esztelenül vetik magukat az ínyencfalat után, jól odaverve szárnyaikat, — egyik-másik a kötélzetnek ütődik.

Mind bosszankodóbban követem figyelemmel a játékot, amely az isteni nép nagyszerű látványosságának bizonyul. Megesik a szívem a szegény állatokon. Úgy érzem, mintha gonosz emberek paprikával mérgesített étellel, vagy szilánkokra zúzott csontokkal akarnák megkeseríteni éhes társaik életét. Feltámad bennem a szolidaritásérzet szárnyas bajtársaim iránt. No megállj, Rezsinké. Ez nem tennis s nem mondod be a gam-et!

A farvitorla homlokrúdjárói hosszú sátorlap csüng alá. Talán a peremlépcső letakarására szolgál. Észrevétlenül odaoldalgok s egy óvatlan pillanatban eloldom alsó lebernyegét. A szél belekapaszkodik, pillanatok alatt kilebbenti a fedélzet fölé s jól nyakon legyinti a kaján del-

nőt. A sirályok szétrebbennek s egyetlen mozdulattal a libegő ponyva felett helyezkednek el. — Vége a mulatságnak. Kevesebb falat jut talán, de az könnyen hozzáférhető lesz. A halacskák a ponyvára hullanak, de mielőtt a libegő vászon levetné őket, már éhes csőrök zsákmányai lettek.

Most már zavartalanabbul figyelhetem őket. Észreveszem, hogy a hajó szívott légterébe vitorláznak. Egyetlen szárnyrebbenés nélkül, méltóságteljes imbolygással úsznak a hajócsavarok keltette hullámok felett, nem percek, negyedórák, hanem napszakok óta, mintha elvesztették volna a gravitációs törvénnyel való kapcsolatukat. Megfigyelhetem lebegő művészetük árnyalati finomságait.

Mintha lassított film elevenítené meg évezredek megfoghatatlan titkait. Megfeledkezem előre elgondolt terveimről, postáról, írásról, társaságról, — kora reggeltől késő napszálltáig sirályaim utolérhetetlen művészetében gyönyörködöm. Az idő csodás, — mintha a természet minden szépségét arra tartogatta volna, hogy feledhetetlenné tegye számomra ezt a földközi tengeri utat. Eszembe jut az a másik, a háború alatt az Adrián, — torpedórombolón, aknazárakon keresztül, a scirocco kegyetlen forróságában, viharzó tenger árjában... Most minden csendes, csak a hajógépek zakatolása és a hatalmas alkotmány egyenletes, finom rezgése érzékeltetik, hogy vízen járunk.

Az égen egyetlen felhőcske sem látszik, — a tenger olyan, mintha olajat öntöttek volna felületére. Második napja suhanunk Afrika felé. Hazulról télben indultam. A bőrkabátot könnyű felöltő váltotta fel. Most kiskabátban ülök, de már lekívánkozik rólam. Tegnapelőtt hóborította tájon a jégpálya zenéjére keringtek a korcsolyázó párok, — ma itt groteszk gondolatom támadt: — milyen pompás lenne a szabadban megfürödni... !

Félórával később működésbe hozzák a szivattyúkat és a hajó fedélzetén kifeszített óriási ponyvakádban négyen fürdünk — tavasz fecskéi. Milyen kicsi a világ — a négy fürdőző közül három magyar s két percen belül azt is tudom, hogy egyik tanítványom édesanyja és húga igyekeznek Alexandria felé, hol nagybátyjuk egy évtizede állásban van, s most párhetes látogatásra várja őket. ,

Kedves, helyes emberek voltak, — most utólag is bocsássák meg nekem, hogy sirályaimnál maradtam meg.. Tollas kartársaim szebbet meséltek nekem, s még akkor is csacsogtak, mikor harmadnapon feltűntek a láthatáron a forróövi földrész fehéren izzó parti sziklái. ..

— Repülő embernek csak fentről szabad megpillantania Egyiptomot — jelentette ki Almásy Teddy barátom, mikor január 20-án, gyönyörű tengeri út után Alexandriába érkeztem. A Dekheila melletti repülőtéren már ott várt a kis De Havilland Moly, hogy az elmaradhatatlan sodawhisky után állomásom helyére repítsen.

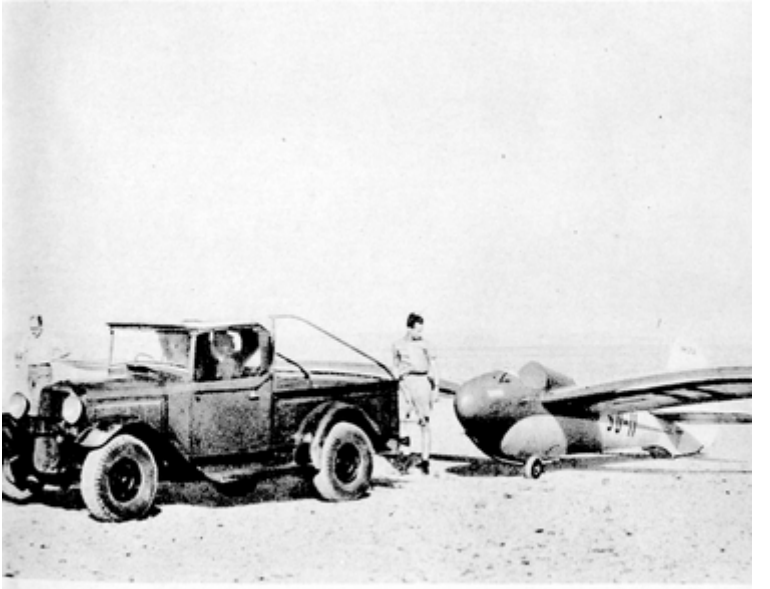
Hunyd le a szemed a startnál — hangzik Almásy figyelmeztetése a telefonon keresztül — s csak akkor nyisd ki, ha az első fordulóban vagyunk!

— Halló, Teddy, szeretek szembenézni a dolgokkal, talán csináljuk fordítva!

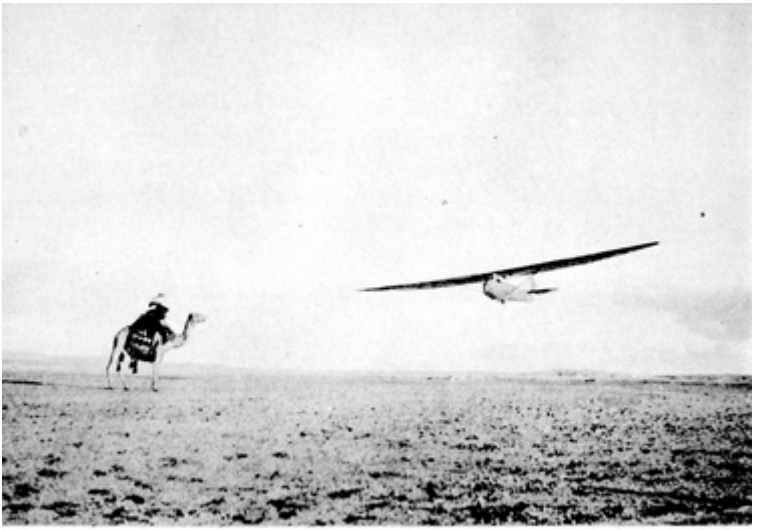
Még hallom vidám nevetését, aztán megszűnik a kövecses homok csikorgása és a kis Moly könnyedén kapaszkodik a kopár partokon keresztül a tenger fölé.

A nagy nemzetközi kikötő hemzseg az angol hadihajóktól. Még békésen füstölögnek a nyugvó hajóóriások, páncélos cirkálóktól körülvett hatalmas szürke csatahajók, torpedórombolók és ártatlan madarak módjára kóválygognak a katapultokról kilőtt hydroplánjaik, de a

Az „Eol"-t startra viszik.



Az „M 22" hűen követte a Fordot.



Mult és jelen.

Almásy átrepült a piramisok felett.

kép láttára érződik a háború szele. Az olaszok abesszíniai hadjárata erősen felkavarta a Tommy-kedélyeket...

Újabb forduló — eltűnik a tenger valószínűtlen kékje s kiegészítő színképeként megjelenik a másik tenger, a Szahara sárga homokja.

Szahara. Ez hát Almásy második hazája, a sivatag végtelenje, egy kihalt világ, évezredek szenvedésének földje, Libya örökké vándorló, hengergő homokja. Zöld szemüvegemen keresztül is vakító csillogása elfárasztja hozzá nem szokott szememet. Keresem a vegetációt, a Nílus völgyét, de körül, ameddig a szem ellát már a homok végtelenje terül, csak a Maryut tavak sótól fehérlő környéke ad még egy utolsó színfoltot.

„Toronyiránt" repülünk, kompasz kurzus után. Ez Almásy eleme. Szemrevételezek néhány távolból feltűnő sötétlő foltot, hajszálnyira neki repülünk. Mint ellaposodott hangyabolyok halmaza, egykor népes falvak homoktól eltemetett körvonalai.

Alább ereszkedünk. Itt-ott kis fekete pontok, egy-egy árva tevekóró, elárvult bokor, mint emléke hajdani vegetációnak — különben semmi. Kelet felé lassan mozgó tevék vonulnak hosszú libasorban.

A motor egyenletes mormogása szépen elandalít s Teddy bizonyára rosszalló fejcsóválással látja, hogy lecsúszom ülésemben s kényelmesen ringattatom magam a déli órák feltámadó bőé-iben ...

Egy óra múlva sötét sáv jelenik meg a déli láthatáron. Gyorsan közeleg. A Nílus vegetációjának határa. Valóban határ, minden átmenet nélkül. Mintha a Természet vonalzóval húzta volna meg az életet jelentő termőföld körvonalait, élesen válik el a homok sárgájától a növényzet élénkzöldje, rizs- és gyapotföldek, pálmalige-

tek, keresztül kasul szántó úthálózat és Hollandiára emlékeztető, árkokkal övezett, valószínűtlenül kicsi parcellák.

Önkénytelenül suhan át rajtam a kényszerleszállás lehetőségének gondolata s mintha megérezte volna, megszólal az a másik lég járó lelkű ember:

— Itt sem volna jó egy motordefektus!...

Apró falvak húznak el alattunk, inkább sárkalyibák, szögletes, tető nélküli, szürke vályogházak. Itt az eső fehér oryx, ritkán jelentkezik s akkor is csak kevés, a nap ellen pedig megvéd a szoba mennyezete, egy gyékény, vagy szitává ritkult rongydarab. Hatalmas datolyapálmák, sycomore fügefák és giacarandák meredeznek az ültetvények között. Kis ligetekben gyönyörű, fehérlő mór paloták. Feledhetetlen szép élmény, — lelkem mélyén hálát érzek Almásy iránt s igazat kell adnom — így szép meglátni Egyptomot.

Átrepülünk a szent folyó felett, mely apró bárkáival és hihetetlen magas árbócú vitorlásaival régi, biblikus idők képét eleveníti fel, aztán elterpeszkedik alattunk a nagy metropolis karcsú minarettjeivel, citadellájával, szűk sikátoraival és modern sugárútjaival, — Kairó — megérkeztünk.

A PIRAMIS VARÁZSA.

Az almazai repülőtér homokja a sárga semmibe olvad, még egy dobbantás egy félig egyengetett vádin át, aztán a kis De Havilland Moly könnyedén válik el a talajtól. A csillapító síkot emelkedéshez állítom be, aztán már csak kezem fejét eresztem a kormánybotra, — a Moly magától repül.

Nyugatról, a szemhatáron vándorló beduinok rög-

tönzött sátrai emelkednek ki, mint odahaza a cigánykaravánoké. De mögötte éles ellentétként, amerikai méretű kertváros nyújtogatja 6—8 emeletes modern palotáinak üstökét, — Heliopolis... S máris Demardas, Abasszié, a külvárosok ... A Hassan-mecset... Cairo! — Ügy sem repültem még az ősi város felett, melynek sok évszázaddal ezelőtt épült házaiban Memphis kövei mesélnek régmúlt idők nagyságáról.

Khan Halil bazámegyed, a Mouski szűk sikátorai innen felülről szétdúlt hangyaboly járatainak látszanak. Zeg-zugosak és szeszélyes ákom-bákomban tarkállanak. A Nílushoz közel kimagaslik környezetéből a Citadella, melyben egykor Mohamed Ali ölette rakásra az alkalmazkodni nem tudó mamelukokat... Karcsú minaretek emelik gyűrűs fejeiket a magasba, hol a müezzin kiáltja imáját Mekka felé fordulva. Délnek Gezirah, nyugatnak Gizeh ködlik a Nílus párázatában. Észak felől a szent folyó deltája ágazik széjjel, mint Seherezádé pálmalegyezője.

A Mokattam hegy felől hosszan nézek el a pyramisok irányába. Már megjártam párszor ezt a csodálatos utat a fáraók örökéletű alkotásai körül, de a némán meredő kőkolosszusok varázsától nem tudok szabadulni. Most is repülőszemmel mustrálgatom a magasból is impozáns óriásokat s tűnődöm, vájjon lehetséges volna-e vitorlázni széles lejtőik mentén? Mi lenne, ha elvontattatnám magamat a nagy szelek idején a pyramisok fölé s megpróbálnék oldalaik felhajtó szelében fennmaradni?

A gondolat olyan élénk bennem, hogy sietve térek vissza Almazába. Almásy a Vörös-tenger menti kietlen sivatag felkutatására kiküldött expedíciót irányítja, — még napokig késhet, ezt a kényszerű üzemszünetet használom fel a megbizonyosodásra.

Utamra nem viszek magammal senkit. Ma egyedül kívánok lenni gondolataimmal. Érzem, hogy bele kell álmodnom magamat évezredek titokzatosságába s elmélyednem soha nem múló szépségek és nagyság élvezetében,

Százlóerős Lassalle-unkat a pyramis platón állítom meg. Máskor talán dühössé tenne a baksist kolduló „auia" a kocsiőr, kinek egyetlen jó tulajdonsága, egyben érdeme, hogy a kocsira rá se néz, — most szívesen nyomok markába két kis piastert, minek ellenében ezerszer biztosít, hogy inkább megvakul, semhogy egyetlen pillanatra szem elől tévesztené ezt a gyönyörű, kiváló, fenséges kocsit, mely boldog lehet, hogy effendit hordozhatja nyíves méhében...

Megállok Cheops égbenéző üstökű síremléke előtt s valami furcsa gondolattársítással Kossuth haderő megajánlási szózatának befejező mondatát hallom: — Leborulok a nemzet nagysága előtt!... Lenyűgöző nagyságával szinte térdre kényszerít Cheops alkotása, a testté vált eszme, minden idők építészeti tudományának ez az örökké élő csodája. A világ négy tája felé épített oldalaival a legtökéletesebb iránytű, melyet valaha tudomány megalkothatott. És kövei, öt ezredév viharát látott gránit és mészkő tömbjei ma is épségben világlanak az Orion csillagképe alatt. Évszázadok után évezredek peregtek le a történelem homokóráján, — emberek jöttek s alkotásaik multak, csak a pyramisok állanak rendületlenül...

A Mena House felől cifra szőttessel takart tevék imbolyognak a műúton felfelé, — amerikai turisták hajlandók szerencséltetni a gúlákat magas látogatásukkal. Ezektől szökni kell, ha csak nem akarom minden — embertársaimról alkotott jóvéleményemet elveszteni.

A fal tövében álló dragoman ugyan váltig magyarázza, hogy meg kell várnunk az amerikaiakat, de a baksis

mindenható hatalma előtt meghajol s kész egyedül kalauzolni a pyramisban.

Különös érzésem támad. Valami kis szorongásféle, — talán csak annyi, mint diákkoromban a felelés előtt... Honnan ez a lámpaláz? Milliók járták meg már a pyramisok alagútj ait, másztak fel a sírkamrához, amióta a nagy fáraó temetőhelye kíváncsiak közprédája lett. Évszázadok távlatában egymást követő generációk taposták gránit feljáróit s bizonyára nem kerestek semmi rejtélyt. A tömegnek puszta látványosság, Bädekker programmszám, amelyet illik megtekinteni, akár a milói Vénust a Louvre nagycsarnokában... De illik ilyenkor fitymálva s egy kicsit szánakozva mustrálni másokat: — hát ezen bizony nincs semmi különös, — nekem nem imponál, . Mert az úr nem kérdez és nem csodálkozik...

Ennek ellenére csodálkozom. Elsősorban azon, hogy bizony egy kicsit izgatott vagyok. Gondolkodom, bemenjek-e ezzel az arabbal, aki ugyan bizonyára éppen olyan jól gagyog el angolul, mint olaszul vagy franciául, de minek kínozzam magam az „aujja" idiómával, mikor csendes magambaszállással elintézem gondolataimat nélküle is. Ismeretlen utakkal aligha kell számolnom, a jártakon pedig annyi ezrek után elcsellengek magam is, kísérő nélkül. így legalább elkísér az a kis izgalomérzet... vájjon mire esik tekintetünk újabb fordulóknál, — megpillantunk-e valamit elfelejtett korok rejtett maradványaiból ...

De örömömet elrontja a hamida. Szigorú meghagyásuk van, nem szabad idegent egyedül bebocsátaniok. — Megadom magam sorsomnak.

Megindulunk a mészkőtömbökből álló pyramisba vágott „úton" felfelé. A jámbor arab, ki talán ifjúsága óta járja minden világtájak mindenfajta kíváncsiaival ezt

az utat, készségesen nyújtja feketére cserzett kezét s sehogy se tudja megérteni, miért nem kívánom támogatását igénybe venni a lépcsőszerűen emelkedő tömbök megmászásánál.

Alig két emelet magasságban elérjük a bejáratot. Másfél emberszélességnyi, talán 3 méter magas nyílás, A mészkőtömbök fölé hatalmas méretű, veres színben játszó gránithasábok gúlája magasodik, mintha a kolosszus rop pant súlya ellen védené a bejáratot.

Vezetőm nyomán, lejtős úton, kb. 20 métert topogunk előre, aztán forduló következik. Egyelőre teljes az illúzió, mert a nehéz, dohos levegő, részben megkopott, töredezett kövek, a síri csend, amelyben sejtelmesen koppannak lépteink, a villanylámpák gyér világosságában imbolygó árnyak, évezredes titkok sejtelmes hangulatát varázsolják az élettelen kövek közé.

Ujabb forduló, — a járat szűkül köröttünk. Mit rohan ez a bolond dervis, mintha a baksist az olimpián kellene megkeresnie?... Szeretnék megállni, megszemlélni a folyosót, mint hidalták át a fejünk felett sötétbe burkolt mennyezetét? Folyosóm járunk-e egyáltalán, vagy csak az építésnél szállításra meghagyott közlekedő alagutak egyikén kúszunk felfelé?

Egyenes haladásunk hirtelen végetér. Meredekebben emelkedő rész következik. Talán 25—26 fok lejtésű, alig két méter széles, de csaknem 9 méter magas folyosóba jutottunk. Eredetileg sima köveit fényesre csiszolták a századok folyamán végigtopogó saruk, — most deszkapadlózat vezet felette, amelyen a lépcsőfokokat keresztbe szegezett lécek helyettesítik. Vezetőm kioltja lámpáját s a hirtelen támadt vak sötétben egy pillanatra megtorpanunk. Aztán ismerős kattanás — és a folyosón árnyéknélküli világosság ömlik el. A minden eredetiséget meg-

hazudtoló, illúziót rontó villanylámpák falba süllyesztett burái alól terjedő fény bevilágítja a folyosót. — Egyszerre megszűnik a varázs. A kultúra „áldásait" a pokolba kívánom.

Kedvetlenül bandukolok felfelé. Néhány lépés egyenes út után újabb forduló következik. Tekervényes vájatok keresztezik egymást és zavarják a tájékozódást. Most még erősen lehajolva csoszogunk még néhány lépést, aztán kitágul az alagút és felérkezünk Cheops fáraónak a gizehi kőfensík felett 40 méter magasságban lévő sírkamrájához.

A lámpák gyér világa mellett kisebb, szobanagyságú üreg mered reánk. Vezetőm igyekezete, hogy hangos kiáltások valóban csodálatos visszhangját mutassa be, kevésbbé hat meg, annál inkább az a bámulatos pontosság, amely a termet alkotó, hatszor hat méteres vörös gránittömbök összeillesztésében s évezredek után is hajszálpontosságában nyilvánul meg. Előveszem tollkésemet, de még a finom penge sem talál tizedmilliméternyi rést, amelyen behatolhatna a tökéletesen csiszolt lapok közé.

Míg elgondolkodom, mint voltak képesek a mi fogalmaink szerinti erőgépek hij jávai, a Nílus duzzasztása útján ide emelni a folyó túlsó partján lévő Mokattam-hegységből kibányászott kőtömböket, nagy lárma, vihogás közepette beérkezik az amerikaiak csoportja.

Pillanatok alatt pokoli hangzavar ömlik el az évezredek néma sírkamrája felett. A nők szeges botjaikkal bökdösik a falakat. Fitymálva kérdik, hogyan lakhatott egy király ilyen üres kamrában, — mért temetkezett ilyen magasba, hogy „az embernek kilóg a nyelve, míg felér ide, ahol nem lát mást, mint köveket... akkor otthon is maradhatott volna, mert a Rocky Mountains-ben nagyobb sziklák is vannak..." Egy fölényes yenki a méter magas vörösgránit szarkofágra ugrik, grimaszokat vág és egy-

szerre három magnézium fénye lobban, hogy megörökítessék a világtörténelem számára mister Doodley (ejtsd: dudlü). — Az jut eszembe, hogy ha nevéhez hasonló gumit hordana a szájában, talán még lehetne rendes embert faragni belőle ...

Mire napvilágra jöttünk, bizony fellélekzettem. Most láttam csak, milyen világfájdalmas mélabú ül az én fellahom arcán. Szeme könnyes és fogai közt halk átkot küld az amerikaiak után. Megértem. Legszentebb érzésein taposott a gaz yenki, aki nem átallotta megcsúfolni a nagy király emlékét s gúnyt űzni abból a bensőséges hiten alapult érzésből, amelyet minden egyptomi ma is változatlanul őriz.

Ezt a kirándulást másként képzeltem el. Többet szerettem volna tudni. A sírkamra felett emeletnyi magasságban nyílást láttam, —- a királyné kamrájának bejárata lehetett. Vájjon hogyan jutottak ide a sírrabló fáraóivadékok? Szerettem volna környezettanulmányt végezni, — elképzelni, miként mászhattak fel a sima kőfalba vert lapos kis vájatok segítségével a felső kamrába, amelyhez csak kevesen juthattak fel eddig.

Érdekes lett volna megkeresni a pyramisba épített szellőző nyílásokat, kitapasztalni a világ legcsodásabb visszhangjának keletkezési okát, — jobban megvizsgálni a sírkamrát egykor elzáró ajtó maradványait és ezer apróságot, amely izgatja képzeletemet és úgysem hagy addig nyugtot, míg más alkalommal hosszabb időt nem tölthetek itt.

Most bizony jólesik a napvilág. Alig várom, hogy az amerikaiak elkotródjanak. Közlöm vezetőmmel, hogy most már a magasba törekszem. A tetőről a repülési lehetőségeket szeretném megvizsgálni.

Arabom nagy nekibuzdulással felajánlja, hogy el-

kísér utamra, ősz fejére, hajlott hátára esik pillantásom, — magas korára valói hivatkozással elutasítom.

Rettenetesen megsértődik. Arab sohasem öreg. Jöjjek csak fel vele, majd ő megmutatja, hogy félúton kidőlök, mikor ő még vezet felfelé. Nagyon megbántottam ugyan, de azért hajlandó régi római pénzt is adni nekem, ha tudomásul veszem, hogy ő életének kezdetén áll még s így van alkalma érdemeket szerezni a túlvilági életre, mikor hurik táncolják körül és gyönyörökben élhet hatvan feleségével...

Mindent ráhagyok s a csúcson reám is váró örömök ígéretében gyors ütemben kezdem meg a kapaszkodást.

Kiérve a gúla északkeleti gerincére, kisebbednek a talapzatnál még méteres magasságú tömbök s most egyformán fél métert meghaladó nagyságú köveken kúszunk felfelé. Arabom még néhányszor kísérletet tesz, hogy egyes túlzottan lecsiszolt helyen felhúzzon maga után, azonban csakhamar alám kerül s nemsokára már csak feltolásra tehetne kísérletet.

Hetven méter magasságban lehetünk, — most erősítem a tempót. Roppant megerőltető a mászás, mert a magas tömbökre egyszerűen lépcsőként kell felhágni, hacsak nem kívánom magamat fellahom által asszony módjára támogattatni. De a jó öreg — testvérek közt is lehet 70 éves — már régen lemaradt, — hat lépcsővel járok felette.

Kísérőm a pyramis utolsó harmadában lévő „pihenőt” (állítólag Napoleon ágyúinak nyoma) szó szerint értelmezi s meg is tartja. — Mire újból nekibuzdulna, én már a csúcs alatt járok.

Roppant megerőltető ez a mászás, — zihálva lélegzem s minden tagom tiltakozik a továbbmenetel ellen. De hadd ámuljon el arabom. Váltig bizonygatta, hogy a „pihenőn”

túl nemigen jutnak európaiak segítség nélkül. Most nélküle jutok fel a 200 „lépcsőfokot” befejező tetőre.

Egy kicsit megcsuklottak térdeim mire felértem, de az elkövetkezők bőségesen kárpótoltak a fáradtságért. Ott állottam 147 méter magasan a környező fensík felett, hol kitárult szemeim előtt a sivatag végtelenje. Idefent fenséges csönd honol, — misem hallatszik fel a környezet zajából. A gizehi úton szaladó autók parányi fénylő bogarak, — a Mena House pompás kertjének zöldje élénken válik el a sivatag sárga homokjától. Mellettem a Chefren, a testvérpyramis emeli kucsmás üstökét, de elnézhetek felette, bár a csúcsot, melyen állok, megtépázta már az idők vihara s csak az ide állított, gerendákból összerótt háromszögelési gúla hegye mutatja a Cheops eredeti magasságát. Még távolabb, a Chefrentől takarva, a Mykerinos szerénykedik s pillant alá az alján emelkedő, alig három emelet magasságú lépcsős pyramisokra, a nagy fáraó, Chufu gyermekeire.

Körüljárom a mindössze szobanagyságú tetőt. Hatalmas kockaköveit sűrűn írták tele a látogatók s aki tehette, a puha mészkőbe belevéste nevét. „Kísérőm” is felérkezett s nagy igyekezettel mutogatja a nevezetesebb aláírásokat. Edward walesi herceg, a mostani walesi herceg -nagyatyjának s későbbi angol királynak, azután Wellington hercegnek s másoknak a neve közt, az egyik tömb belső, el nem taposható felületére késemmel tenyérnyi lapot simítok, aztán a vésést grafittal feketítem be rajta:

— Oser! — merészelj! — hirdeti a felírás, az ott élt nagy francia úttörő, Mouillard jelmondatát, — majd dátum s utána kézjegyem következik. Egyszer talán eljut ide fel az általunk nevelt első vitorlázó generáció valamelyik tagja s akkor emlékezzék azokra, kik szárnyait elnyerni segítették.

Északnyugat felől hirtelen fuvallat szaladt át a csúcson, figyelmeztetőül jövetelem céljára. Egy lépcsőnyit lejjebb ereszkedem, honnan az egész lejtőt áttekinthetem. Rövidesen megállapítom, hogy a pyramis oldalainak szélessége 100 méter magasságban alig ér el 80 métert, tehát 150 méter szélességű fronton való vitorlázásnál legfeljebb 50 méter magasan lehetne a gép, ami felhajtó erő szempontjából — tekintve, hogy az oldalak az élekig nem használhatók ki, — a lehetőséget eleve megdöntik. — Maradna még a kőkolosszus felmelegedéséből származó hőlég kisugárzás, —- erre sem lehet nagyobb mértékben számítani, miután az egész plató maga azonos tulajdonságokkal rendelkezik.

Azon kapom magam, hogy egészen lehangolt ez a felfedezés. Ügy kell nekem. Mit is mászkál egy ilyen, hazájától messze szakadt magyar annak az üstökével égbenyúló kőtoronynak a csúcsán, amelynek megpillantásakor Napoleon híres mondása hangzott el: — Katonák, — öt ezredév tekint le Rátok!... de amely minden romantikája mellett könyörtelenül nyilatkoztatja ki, hogy a Group de vol à voile, azaz suhanó szárnyú, motornélküli repülők csoportja jobban teszi, ha lemond arról, hogy a hallhatatlan fáraók felülmúlhatatlan remekének fölébe merészkedjék.

Alkonyodik. Hazatérésre keli gondolnom.

A lejövetel nehezebbnek tűnik fel, mint a magasba jutás ... Lépcsőről-lépcsőre ugorva ereszkedem lefelé. Helyenként homorítanom kell, hogy előre ne bukjam a keskeny kövek meredélyén. Szöcske módjára, páros lábbal ugrálva, egy-egy síkosabb helyen pedig szégyenszemre, ülőhelyzetben csúszva érkeztem le a pyramis tövébe. Onnan mégegyszer feltekintettem.

Kevélyen, a leáldozó nap ereszkedő homályában még

gigantikusabbnak tűnő üstökével, az égbolt hátterébe vész Cheops pyramisa. S míg lassan kanyarodom le a Mena House felé vezető úton, megengesztelődve pillantok vissza a sejtelemszerűen ködlő gigászi árnyra ... Megismertem ... Feledhetetlen élmény volt!

S. O. S. A SIVATAGBAN.

1936. ápr. 21—24.

A kis fekete Baby Ford egyenletes, könnyű ringással száguld a pálmafákkal szegélyezett nyílegyenes gizehi úton. Mögöttünk Cairo, előttünk a nagy pharao hallhatatlan remeke, Cheops pyramisa mereszti égbevesző üstökét, mint gigászi tilalomjel a sivatag bejáratánál. Időnként lassú méltósággal imbolyog utunkat keresztezve a sivatag hajója, hordónyi málha val megrakott teve, de a duda hangjára megértő bólogatással oldalog az út szélére, hogy magasra emelt fejének mindent lenéző pillantásával intézze el új világok eszközét.

A Mena House csodás parkja előtt autó-autó hátán. Vasárnap itt nyüzsög a nílusparti metropolis felső tízezre abban a kiabáló tarkaságban, mely keletet jellemzi. Felkapaszkodunk a pyramisokhoz vezető erős emelkedőn, rákanyarodunk a sziklafensíkra, honnan négy ezredév néma gulasora tekint a Nílus völgyére, aztán a Cheops, Chefren és Ferefren is hátunk megett maradnak s néhány zökkenő után rátérünk a fayumi sivatagi útra.

Almásy László kutató pillantással vizsgálja az előttünk sárgáló lankás terepet. Az Egyiptomi Auto Club által évenként megrendezett sivatagverseny céljához igyekszünk.

Szombat reggel, tehát alig 24 órája indult el a mezőny, hogy a 300 km távolságban lévő Baharia oázist elérve, onnan a karavánúton térjen vissza Cairóba. Szép időben is komoly feladat, mert a sivatag nem tréfál, de most még a ghibli, ennek a kontinensnek aszaló déli szele is megjött váratlanul.

Viszonylag sok kocsi állt a starthoz, Két kis német DKW, 2 Fiat-Balilla, 2 Pontiac, 2 francia Renault s 2 Lassalle indult a versenyben, melynek szabályai szerint győztes az elsőnek befutó, egytípusú kocsipár.

A ghibli mindent ködszerűen takaró fátyolával, rossz látással és nagy forrósággal küzködve, az összes versenyzők elérték a Baharia oázist és velük tartott versenyen kívül a kis DKW. kocsiján az egyptomi német követ, Stohrer báró is, ki élelmiszerekkel és vízzel megrakott sivatagi segélykocsiját előre küldte az oázis szélére.

Minden szem az izzó láthatárt kémleli, — az első versenyzőnek most kell feltűnnie. Izgatott találkozások közt múlik az idő, lassanként dél lesz, mikor a távolban apró porfelhő kerekedik.

Az izgalom tetőfokára hág. Végre láthatóvá válik a győztes team, — a két német apróság, a verseny legkisebb kocsijai száguldanak egyre növekvő sebességgel a cél felé. A következő percben magasra kifeszített horogkeresztes lobogó alatt fut be a győztes kocsipár a célba.

— Was ist mit Stohrer — hallatszik a vezetők kérdése, amint túl vannak a lelkes fogadtatás első percein. A bizottság közli, hogy az ellenőrző állomásokról még semmi hír a követ felől. Szótlanul hallgatják a helyzetjelentést. A két német egymásra néz és visszaülnek kocsijukba:

— Wir kehren zurück, den Stohrer zu suchen.

— Szó sem lehet róla — ellenkezik a bizottság.

Mégis csak hosszas meggyőzés bírhatja a teljesen kimerült fiúkat elhatározásuk megmásítására.

Almásy a kipróbált sivatagkutató érzékével már tudja, hogy a versenyző párok nagy része már vissza nem várható. Hazatérünk, hogy megtegyük az előkészületeket az elveszettek felkutatására.

Néhány órán belül a nyilvánosság is tudomást szerzett a hamsin által megnehezített verseny fiaskójáról. Estére összeül a bizottság a kereső expedíciók megszervezésére. Almásy javaslatára katonai gépek repülnek ki egymást váltó rajokban avval a feladattal, hogy kutassák fel a Baharia környékét és adjanak jelentést megfigyelésükről. Az afrikai nap áldoztával szinte átmenet nélkül beálló sötétség és főleg a benzinhiány azonban arra kényszerítette őket, hogy ne Bahariába repüljenek, hanem visszatérjenek állomáshelyükre.

Amint tudomásra jutott, hogy az elveszettek közt van Stohrer báró német követ is, a kényes helyzetben megdöbbent kormány úgy határozott, hogy azonnal mozgósítja egész mentő szervezetét.

Reggelre kész volt az expedíció terve és szereposztása. Almásynak a Baharia út második, oázishoz közelebb eső szakasza jut. Szikratávírón értesítés megy az összes állomásoknak, sivatagi őrjáratoknak, — startra készen állanak a Royal Air Force és egyiptomi légi erők összes gépegységei. Kedden reggel rajokban indulnak a térképen felparcellázott sivatag felkutatására, körülbelül akkora területen, mint Magyarország, megkeresni egy három méter hosszúságú sportkocsit — gombostűt a Szahara homokjában.

Indulásig előkészületekkel telik az idő. Almásy gyakorlott kézzel válogatja össze a konzerveket: paradicsomos

hal, zöldborsó, angol sauceokban elkészített bab, aztán mandarin, narancs, kétszersültek.

A koubbehi palotában lévő szálláson felkerül a sok vihart látott s mindig hű Ford hátuljára két hatalmas ponyvazsákban néhány szétszedhető bambuszágy, takarók, kötéllétrák, hatalmas benzinkészlet s végül 25 literes tartályban ú. n. fantaszokban annyi víz, amennyi egy fürdőkádat megtöltené, de külön töltődnek a hatalmas kulacsok is, mert a sivatagjárás biztonsága a víz, melyből semmi mennyiség sem lehet elég.

Délutánra mindennel készen vagyunk. Almásyt nem hagyja nyugodni a gondolat, hogy azok ott kinnt nélkülöznek. Megtudjuk, hogy Stohrer előreküldött poggyászkocsija befutott az oázisba, míg a követ mindössze néhány doboz szardiniát és két kulacs vizet vitt magával. Ez a legnagyobb takarékosság mellett is elfogyott ma délig, a kérlelhetetlen inség pedig jelentkezik nemsokára.

Felülkerekedik a sivatagkutató előrelátása, — hirtelen elhatározással útnak indulunk, hogy felkutassuk az út azon szakaszát, melyen aligha keresi holnap a meginduló expedíciók tömege.

Csak kettesben ülünk Almásyval, ismert Sahara Fordján és sietünk a Dzsebel Hamid felé. Itt-ott még nyomok keresztezik utunkat, — eddig kimerészkednek a főváros vállalkozóbb szellemű kirándulói, — aztán sík zeriren rohan a kocsink 80—100 km-es tempóban, szinte rezzenés nélkül úszva a sima felületet megülő vékony homokrétegen. Ilyenkor úgy tetszik, mintha megállottunk volna, csak a vízfolyásszerűen elhúzó terep mozgása s a motor álmosító, egyhangú bugása jelzi, hogy faljuk a kilométereket. Helyenként feltünedezik egy-egy árva teve-kóró, majd kiálló szikladarabok keltik azt az érzést, mintha

távoli hegy csúcsa tűnt volna fel, hogy közeledve, mindjobban zsugorodjék össze jelentéktelen kődarabbá.

Kihalt világ, a Halál némaságával. Mennyi szenvedés, mennyi ismeretlen tragédia színhelye ez a megmeredt kősivatag, mely elzárkózottságával, Sphinxszerű némaságával csalogatja a kutatókat — talán csak a sarkok örök jég hónához hasonlítható — titokzatosságának megismerésére.

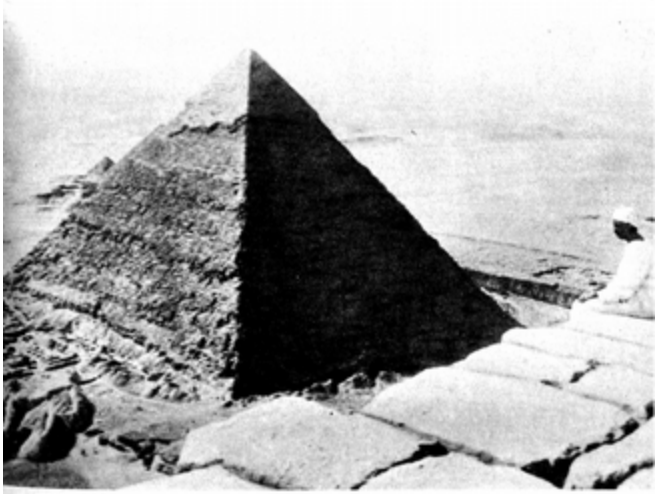
Egy órai futás után eltűnik a Dzsebel Hamid fekete üstöke. Szeszélyes sziklaképződmény, kialudt tűzhányó maradványa. Mig Almásy távcsövén végigmustrálja a tetőről a láthatárt, magam szétnézek a sajátságos képződményeket mutató romok között. Fantaszikus összevisszaságban a legszebb színeződésben hevernek a kövek százai a sziklák s törmelékek között, — ásatag kövületek, karneol, megkövesedett sycomore törzsek, csillogó kvarcok és féldrágakövek, — mintha a természet a geológusok számára hordta volna össze őket itt. Almásy a terep felvételét és beirányzását végzi el, magam a láthatárt kutatom át. Stohrer kocsijának azonban semmi nyoma.

Régen lefelé hajlott a nap, mire visszatérünk. A klubban megtudjuk, hogy az egész napon át cirkált gépek is eredmény nélkül tértek vissza, bárha lementek 500 méterre a terep fölé és minden sötétebb foltot megvizsgáltak.

Másnap, kedden reggel indulásra készen állott Almásy csoportja. A vezér Ford Almásy val, mellette az az olasz mérnök, ki állítólag keresztezte a DKW csapáit s most azért jön velünk, hogy a nyomokat megmutassa. A második kocsi szintén Ford, Izzet bey vezetésével, ezen foglalok magam is helyet. A Ford-sorozatot Munári direktor gépe zárja be, megettünk pedig még négy olasz és amerikai autó sorakozik.

Alig hagytuk el a fayumi utat, hogy nyugatnak fordulva felvegyük irányunkat, mikor már kitűnt, hogy a

Csodás kilátás nyílt a sivatag felé.



A Chefren csúcsa még érintetlen.

A sivatagban eltünt Stohrer báró, német követ.

Stohrer kocsija kormánytörést szenvedett.

Almásy a Sahara Forddal.

A Baharya oázis bejáratánál virradt ránk a reggel

láncvonulat nem tartható. Izzet bey gépe nem birja az iramot, hűtőjének vize minduntalan felforrt, ami kellemetlen vesztegelésre kényszerítette a csoportot. — Kísérőink is elmaradoztak, mire Almásy úgy határozott, hogy a biztonság okából szükséges két kocsin kívül mást nem tart meg kíséretéből. Ezért a Dzsebel Hamidnál tartott rövid megbeszélés eredményeként maga mellé véve Izzet beyt, engem Munári Fordjához osztott be, a többieket pedig visszaküldte.

A Dsebel Hamidnál megálltunk. Itt kellett lennie az állítólagos DKW csapának, melyen Stohrer nyomát követhettük volna. De a Dzsebel körül kígyózó régebbi és tegnapi saját nyomunk olyan kusza képet adott, hogy csak Almásy gyakorlott szeme képes rajta eligazodni. Űgy olvas köztük, mintha nevek íródtak volna a palatörmelékes homokba: — ez az én kocsim nyoma, mellette Balilla csapák, amott Kemál Ed Din herceg Citroenjeinek jellegzetes nyomai, — itt nyolchengeres Ford kocsipár széles bevágásai. Stohrer kocsijának azonban semmi nyoma. Az olasz tévedett.

Negyedórával később a kísérőkocsik visszatértek, mi pedig megkezdtük vándorlásunkat a kompasz kurzus nyomán. Most már gyors ütemben haladtunk, a Fordok minden nehézséget legyűrő erejével. Magasan áll a nap, bár áprilisban vagyunk, mely itt is tavaszt jelent, a déli órák tikkasztó melege a magyar nyár kánikuláját érzékelteti. A nap heve ellen csak a trópusi sisak véd, de még a szemünket borító sötét védőüvegen keresztül is fárasztó a fehéren izzó vidék ragyogása.

Egyhangúan mormolnak a motorok s a viszonylag sima terepen gyenge hullámzással száguld a két testvérgép. Messze járunk a karaván úttól, mely nem más, mint

egyirányban haladó nyomok sokasága, — valamivel világosabb sáv a sivatag szürkéssárga egyhangúságában.

Az enyhén hullámzó terepen hegyére állított kövekből és szikladarabokból kiképzett ú. n. alam-ok tűnnek fel. Kóbor beduinok, vándor arab házalók s az első autósok állítgatták ezeket az alamokat a terep domborulatok csúcspontjain, mintegy kilométer jelzésül, hogy „hamsin" idején tájékozódást nyújtsanak a mindent ködszerűen takaró homokfelhőben. Végellathatatlan távolságra ezek az egyedüli változatosságot jelentő pontok, most mégis zavarnak, hogy meredten kutató pillantásunk minduntalan elfog [e]êy–[e]Sy alamot, mely csalókán az elveszett autó alakját érzékelteti.

Hol Almássy lassít, hol mi adunk jelzést a Bosch kürttel a megállásra, hogy közelebbről nézzünk meg valamely sötét sziklát... ott... ott... az ott automobil!... de nem, csak egymásra rakott, időtől megfeketedett bádogkannák, talán valamelyik katonai autó járőr táborhelyének maradványai.

A feszült várakozásban lassan víziók kelnek életre, a türelmetlen reménykedés, mind gyakrabban válik látománnyá, — le kell állnunk, hogy a felizgatott képzelet megnyugodjék. Itt az ebéd ideje is.

Felfutunk egy magaslat tetejére, de a konzervek tartalma lassan fogy... Mindnyájan egyre gondolunk, — azokra, akik most reménytelen várakozásban számolják örökkévalóságnak tetsző órák múlását. Fel is kerekedünk hamarosan s rohanunk tovább.

Eddig délnyugat irányban haladtunk, most fokozatosan nyugatnak fordulunk a Kattara dünák felé. Alig félórai száguldás után, feltűnik a láthatáron az északnyugati szél által összehordott s itt délkeletre lerakott homokdomboknak a környezettől elváló, fénylő sárga

sorozata, mely mint összefüggő hegylánc húzódik több, mint 50 km távolságban. Csodálatos a Természet munkája, — egy lépéssel előbb még csikorgó kőzet, aztán átmenet nélkül emelkedik egy 30 méter magas domb a sziklák fölé, elmállott kőzet szélhordta törmeléke, apró kvarcszemek mirriádjai. Bejárunk lábához és megvizsgáljuk a dtina-sorok alját. Ha itt megfordult Stohrer kocsija, tisztán látható nyomok jeleznék útját. De nem hogy csapákat, de még állati lábnyomokat sem látunk. Olyan kihalt, olyan élettelen ez a sivatag, mint az iskolakönyveinkben ábrázolt hold kráterképe.

Keletnek fordulunk, hogy a karavánúttól jobbra-balra felvett 100 km-es zónánkat átfésüljük.

A terep lassanként rosszabbodik. Vele csökken sebességünk is. Közeledünk a Vádi Rayan felé. A milliárd palaés kőtörmelékkel borított föld felületét rendszertelen elágazással szelik keresztül-kasul apró kis vádik, vízmosásszerű mélyedések, melyeken bakugrásszerűen zökkennek az autók. Almásy kocsija is szünet nélkül hintázik előttünk, — a Ford rugók kegyetlenül nehéz munkát teljesítenek.

S minél messzebb nyugatra hajlik irányunk, annál szeszélyesebben járja a tánc. De lassítani nem lehet, mert estére el kell érnünk a 80-as kilométer pontot, hová találkát adtunk az expedíció összes résztvevőinek. Rég eltűntek az alamok, — ember nem járta szűzi talajon futnak gépkocsijaink a Vádi Rayan depressziójában.

A völgy váratlanul összeszorul, — dünák állják utunkat. Almásy Fordja felbúg, teljes sebességgel, ferdén rohan a homokhegynek. Mindjárt megfeneklik... de nem,
— álomszerűén olvad egybe kocsi és homok... a sötét, bizonytalan alakú kis tömeg lift módjára emelkedik, majd fokozatosan lassul... s most egy hirtelen kapcsolás s a

derék Ford második sebességen feltúr a domb tetejére, hogy egy másodperccel utóbb eltűnjék megette.

Kis vártatva Almásy jelenik meg a tetőn. Int, hogy indulhatunk.

Nagy tempóban futunk Almásy nyomának. —- egy pillanatra ráfut kerekünk az előbbi csapásra, kocsink süllyedni kezd. Még egy kétségbeesett feltúrázás, pár szorongó pillanat s felbukkanunk Almásy mellett. Valamit kiabál, de nem érteni, a még lendületben lévő kocsi a túlsó lejtőn megszalad s mielőtt a jobbra lekanyarodó lejtőre irányozhatnánk, tengelyig süllyed a homokban. Munári megtúráztatja a motort, a kerekek, mint kotrógép szórják a lisztszerű homokot, de eredmény csak annyi, hogy most már a felhágó deszkáig merül el a Ford.

Lekerülnek a kötéllétrák s míg én a kerekeket ásom ki a homokból, Almásy a hosszában kifektetett létrák első fokait gyömöszöli a gumik alá. Most teljes gázt a motornak, — a létrafokok egymásután gyűrődnek a kerekek alá, míg felhalmozódnak s a tolással is segített kocsi hatalmas szökkenéssel terem kint a lisztes „kátyúból", hogy meg sem álljon, míg megint szilárd talajra nem ér.

Egyszerre sajátságos morgás zaja tölti meg a levegőt, — az ismerős hangra a vadász szimatjával figyelünk fel. Messze a láthatáron nagy madarak húznak északkelet felé, a Royal Air Force kereső gépei. Már hazafelé tartanak, — vájjon láttak-e valamit?

A túlsó dünaoldalon folytatódik a Vádi Rayan dolinákkal teleszórt fensíkja. Órákig tartó, testet-lelket fárasztó rázódás után a karavánút öt kilométerenként megismétlődő és számtáblával ellátott jelzései mentén haladva, végre ráfutunk a Baharia „országútjára".

A láthatár egyre növekvő gyorsasággal szürkül. Éppen jókor érjük el a találkozó helyét, hol egy magas

sziklafal tövében már egymás mellett állanak a nyugati csoport résztvevői, közöttük a két német versenyző a kormány által rendelkezésükre bocsátott 8 hengeres Fordokkal, bennszülött mamour barátunk, a bahariai rendőrfőnök és Stohrer speciális felszerelésű kísérő kocsija.

A reflektorok fényében kiterülnek a térképek. Gyors beszámolók az összes résztvevők részéről, — de az eredmény mindnél ugyanaz, — Stohrer sehol! Német társaink -úyan megviseltek, hogy alig lehet rájuk ismerni.

Patkóalakban helyezkednek el a kocsik s a körön belül állítjuk fel a bambuszágyakat. Az egész napi forróság után hirtelen beállt hidegben jólesőn szürcsöljük a konservlevest, hogy fél órával később csend boruljon a kimerült keresők táborára. Felettünk a csillagtalan égbolt, — bennünk sejtelemszerű nyugtalanság, — mit hoz a holnap?

Hajnalban nehéz álomkép nyűgöz le. Női fodrász szalonban tartóshullámot fodorítanak valami láng-vörös hajkoronában. Kellemetlen egyhangúsággal búg a villanygép, időnként egy hajszárító Főn is beleszirénázik.

Hirtelen felébredek. Pillanatokig tart, míg realizálni tudom a helyzetet. Különös fülledt meleg ömlik el rajtam, szemem-szám tele van finom porral s fogaim közt homok éles szemcséje csikordul. Megettünk fél kilométer távolságban komoran emeli üstökét néhány vulkánalakú hegy, — a téli oldalon húzódó dombok teteje, mintha füstölne... Fel-felsír az álmomban hallott hang és megdöbbenéssel ismerek a kellemetlen jövevényre, — megint a gebli.

Mire a tábor talpra áll, már lábra kel a homok is. Teleszórja a felnyitott sardiniás dobozt, kiszívja azt a kis olajat is, mit a hőség még benne hagyott, megaszalja utolsó narancsainkat is. Meg kell elégedni keksszel és langyossá vált vízzel, — valóságos megváltás hát, mikor

a mainour sudánjai felkínálják frissen főtt feketéjüket. Egy kicsit olajízű a hűtő vizétől, egy kis motalkóillat sem hiányzik belőle, de arab szakácsunk váltig bizonygatja, hogy jól kiöblítette a benzinkannát, mielőtt a kávét forralta benne. Nem hittünk a derék fellahnak, azért a kávét e pillanatban nem cseréltük volna el Spolarits espressójával...

Reggeli után újabb tanácskozás és szereposztás. Feltevésünk az, hogy Stohrer itt a Baharia oázist környező sziklás mélyterepen tévesztette el az irányt s az éjszakában sziklának futva, kis kocsija törést szenvedett. Elhatároztuk tehát, hogy az egyre erősödő ghibli ellenére ezt az utolsó szakaszt is „átfésüljük".

Indulásunk percében váratlan értesülés villanyoz fel mindnyájunkat. A mamour közli, hogy Bahariából való elindulásakor találkozott az egyik Pontiac vezetővel, ki azt állítja, hogy Stohrert szombaton a Baharia bejáratánál látta.

Amennyire a nehéz terep csak megengedi, maximális sebességgel indul meg a hajsza a hírhozó után. Pár órai előnyét csak Fordjaink brutális hajszolása mellett hozhatjuk be, a terep viszont minden képzeletet felülmúló igénybevételt jelent éles hullámaival, egymást követő horpadásaival.

Ötven—hatvan kilométeres sebességgel rohan kocsink a sivatagi úton, melyhez hasonló csak száradt gőzekeszántás lehet, — a rugók éles csattanással verődnek állandóan az alvázaknak, a kerekek elérik a sárhányók s a gumik nyihogva súrlódnak belső felületén. Egy-egy nagyobb zökkenőnél felugrik a kocsi, pár pillanatig szinte úszik a levegőben, hogy aztán velőkig ható robajjal vágódjék neki a következő meredélynek.

Elképesztő ez a kegyetlen száguldás — mintha

vesztébe rohanna a két kocsi... Most... most szakad széjjel az egész rugózás... ezt az őrült táncot nem állhatja még ez a technikai remek sem. A kormány úgy rángatózik a kézben, hogy az izmok ernyednek el lassan a szokatlan forgatásban, hol az egyik, hol a másik kereket csapja meg egy emberfejnyi kődarab, melyeket kikerülni ilyen sebesség mellett fellibbenés veszélye nélkül nem lehet. — Félkézzel az ülésbe kell kapaszkodnunk, hogy fejünket ne verjük az esztelenül felvágódó kocsi tetőzetébe, mikor visszazuhanva a változatosság kedvéért csaknem nyelvünket harapjuk el. De csak tovább-tovább, mert néhány órai előnyt kell behoznunk mindenáron.

A forróság már egyenesen tűrhetetlen. Előkotorászom a termométert, de a kocsi szakadatlan ugrálása mellett képtelen vagyok leolvasni.

A ghibli által felkavart homok, mint ködfelhő ül rajtunk, alig látjuk az előttünk haladó kocsit. Hirtelen egy kar nyúlik ki belőle, felvillan a hátsó vörös lámpája s Almásy kikanyarodik a tevés csapák mellé.

— Fedjétek le magatokat, számum közeleg — hajol ki Almásy a kormány mellől.

— Nincs oldalfalunk — kiáltok vissza, — adjatok valamit a szél felőli oldalra.

Izzet bey az amerikai tető oldal lebernyegeit kotorja elő, de nem tudom beilleszteni őket. Könyökömmel támasztom meg az egyre jobban dühöngő vihar ellenébe, — egész erőmet össze kell szednem, hogy be ne nyomjon az ülésbe. A réseken keresztül jajgatva söpri az orkán a homokot s pillanatok alatt ujjnyi vastagon lep be mindent.

— Vízzel takarékoskodni, motort megállás nélkül futni hagyni — hallom még Almásy hangját, aztán felbúg a Ford és rohanunk tovább. A levegő egyre tűrhetet-

lenebb, a látás percről-percre rosszabbodik — benne vagyunk a Szahara félelmetes homokviharában.

Pár perc múlva Almásy ismét szél ellen kanyarodik, mi melléje.

— Felforrt a hűtővíz, — kiáltja, — Frigyes tölts utána a hűtőkbe!

Kilépek, hogy leemeljem az egyik fantaszt, — ebben a pillanatban, mint millió fájdalmas tűszúrás borít el a számum orkánszerűen sodródó kvarchomokja. Csak short és vékony ing van rajtam, a szabadon maradt térdeimet, karjaimat pillanatok alatt vörösre csípi az éles apró palatörmelék. Háttal állok az orkán nyomásának, de a tartály nyílásán kiömlő vízsugarat ide-odacsapkodja a szél ereje s a drága nedű, melynek minden cseppje életerőt jelent, szétfreccsen a gépháztetőn. Végre tele mindkét hűtő, a víz hőfoka visszaszáll 80-ra, — mehetünk tovább.

Tikkasztó a forróság — minden képzeletet felülmúló. Most már a termométerre pillanthatok: — 52 fok! Nem érzünk bágyadtságot, mert a helyzet komolyságának tudata s a kényszer, hogy a Pontiacot utól kell érnünk, energiánk megfeszítésére sarkal. A leállások azonban mind sűrűbbé válnak, most már öt kilométerenként fordulunk szél ellenében, hogy a minduntalan 100 fokra melegedő vizet lehűthessük. Délfelé kiforrt hűtőinkből a víz, az újabb utántöltés nem kerülhető el.

A vihar most tetőfokán áll. Mintha füstölne a talaj, embermagasságban hordja a kristályos homokot. Kétségbeesett erőlködéssel vigyázok, hogy egyetlen csepp víz se menjen veszendőbe, mert utolsó 25 literes fantaszunk tartalmát töltöm eltikkadt ajkaink helyett a motor hűtőjébe.

Közlöm Almásyval a helyzetet. Arca komoly, de nem mutat megdöbbenést. Kiosztja a kulacsokat s egyszerű, természetes hangon mondja:

— Utolsó vizünk — vigyázzatok. Én nem iszom.

Visszaülök a kocsiba. — Munárit oldalt hajolva, kimerülten találom. Gyorsan töltök az immáron utolsó literekből s közlöm vele, hogy legfeljebb félóránként egy-egy decis pohárkával jut mindkettőnknek. A langyos meleggé vált víz azonban nem üdít fel, így kénytelen vagyok két drága pohárnyit feláldozni a kulacs hűtésére. Benedvesítem nemezborítását, aztán kilógatom, hogy a forró szél szabadon érje. Két perc alatt megszárad a borítólemez, de az elpárolgás valósággal megfagyasztja a kulacsban lévő vizet, mely fél órára feledtetni tudja a számum pokoli forróságát.

Egy magaslat után egyszerre sötét tömeg bukkan elénk, — Almásynak alig van ideje leállni: — a Pontiac. Kiugrálunk s a homok által befútt kocsihoz sietünk. — Üres.

Megdöbbentő kép a fényesen lakkozott áramvonalas kocsi itt, a sivatag közepén, megrokkantan, elhagyottan, — pár nap előtt még a Rue Baehler kirakatának csodája, most homoktól betemetett roncs. Személyzete elhagyta, — bizonyára felszedte őket valamelyik kereső autó s most viszi magával az Almásynak szóló, eddig hajszolt üzenetet.

Itt nincs mit tűnődni. Túl vagyunk utunk felén, most már csak a Siwa oázis patrulljával való találkozás a fontos, hogy megfigyeléseink eredményét közölhessük egymással. Otthagyjuk az elárvult Pontiacot és megy a keserves vándorlás a butító hőségben tovább. Munarin a teljes kimerülés jelei mutakoznak, — megkérem, üljön át a kísérő ülésbe s magam veszem át a kocsi vezetését.

Ugrálva, szökdelve rohanunk a lehetetlen, barázdált úton, mert most már hajt a víz hiányának tudata... a víz, a mindennél drágább vizünk kevesebb, mint amennyi-

vel a kiránduló látja el magát, pedig a sivatag aszaló forróságában nem is a szomjúság, hanem maga a benső nedvességtartalmát vesztett szervezet, a létfenntartás ösztönével követel kétszer, tízszer, százszor annyit.

Munari pár percre elbóbiskolt mellettem s ez egy kissé magához térítette. Nyughatatlanságában visszakövetel a kormányt, de a hatvan éves öreg úr minden hősiessége sem tud megbirkózni a fáradtsággal. Minden percben a kormányhoz kell nyúlnom, hogy a félrefutó kocsit újra egyenesbe hozzam, — magam már nem iszom, de Munari homlokát locsolgatom, hogy ébren tartsam. A lecsurgó víz piszkos barázdákat rajzol megviselt arcára.

Magamban csendesen áldom Allant, ki ezt a homokvihart nyakunkba küldte s reménykedve lesem, mint gyengül ereje a lassan leszálló alkonyatban, hogy megváltást hozzon az elcsigázott keresőknek.

A sötétség beálltával, enyhült forróságban, reflektoraink fényénél rohanunk tovább. Most már csak Almásy vörös lámpája imbolyog előttünk, — vigyázva lessük, hogy a távolságot pontosan betartsuk. Még száz kilométerre vagyunk Kairótól, de a hűtők vize már tartja a hőfokot, s végre megállás nélkül haladhatunk. Kilenc óra felé élénk fénypontok villannak elő a sötétből, pár perc múlva összefutunk a Siwa oázis patrulljával. — Fények, ha találkoznak a sötét éjszakában...

Rövid tanácskozás a reflektorok világa mellett, — feltöltjük megürült tartályainkat, azután a Siwa őrjárat megy tovább délnek, mi pedig a Nilus völgye felé. Almásy bámulatos biztonsággal vezeti az alig látható nyomokon kocsiját s csak a Dzsebel Hamid előtt adódik meg egy kis izgalom, mikor kocsink homokba futva megtorpan s Almásy eltűnik a szemünk elől. Hosszú percekbe telik, míg észreveszik lemaradásunkat s visszatérnek kisegíteni

a megrekedt kocsit. A láthatáron lassan feldereng az arab főváros vörös-sárga fénye s félóra múlva megkerülve a sötétben még gigantikusabbnak látszó pyramisokat, begördülünk a Mena House fényesen kivilágított terrasza elé. Néhány sodawhísky és pohár sörök feledtetik az átélt nehéz órák kellemetlenségét. Fáradhatatlan Almásynk hősiesen állja a még együtt ülő kutató bizottság kérdéseinek pergőtüzet.

— Uraim — mondotta Almásy az értekezlet végén, — mi felkutattuk a lybiai sivatag közel 65.000 négyzetkilométer területét az eltűntek után s behatoltunk mindenhová, hol emberi elképzelés szerint Stohrer megfordulhatott. Ezek után ki kell jelentenem, hogy egyetlen ponton kereshető tovább, ez pedig maga a Baharia mélyföld.

Másnap reggel gyors egymásutánban startoltak a Royal Air Force hatalmas Victoria bombavető gépei, ezúttal a mentéshez szükséges eszközökkel. Ha Stohrer most, öt nappal eltűnte után még életben van, úgy kétmotoros nagy gépek egyikének fel kell találnia.

Az almazai repülőtéren feszült figyelem kíséri a kirepült gépek rádióhívását. Fél kilenckor az élen repülő Victoria jelentkezik:

— O. K... a fedélzeten minden rendben.

És tíz perccel később:

— Halló... Almaza ... Halló ... két kilométerre a Baharia úttól autót látunk... két ember ... integetnek... leszállunk! — Elhallgat a további hívás, mert a Victoria kénytelen behúzni antennáját.

Az irodában hihetetlen feszült várakozásban telnek a percek, negyedórák... mindenkire ráült a napok óta kiállott izgalmak nyomasztó érzete,

Végre ismét hívójelek:

— Halló ... Almaza... Stohrer báró német követtel és Markstein szerelővel útban hazafelé ...O.K...O.K...

*

A sportszellemnek és az önfeláldozásnak egy újabb szép fejezete nyert befejezést az eltűntek feltalálásával. Mint annakidején Nobile szerencsétlenül járt társai a hírhedté vált vörös sátorban, úgy várta a törött kormányú kis DKW. árnyékában Stohrer és kísérője a megváltó segítséget. Ott a kegyetlen hideg, itt a kérlelhetetlen forróság tette gyötrelmessé a várakozást, de mindkettőt éltette a remény, hogy a kultúrközösségben rejlő összetartás és áldozatkészség elér segítő kezével irdatlan magányukba is.

És feltalálta volna őket a segítség akkor is, ha egy Amundsennek, vagy Almásynak kellett volna áldozatul esnie, mert nem volt szabad elvesznie hitünknek, hogy minden érdeken felülálló nagy és átfogó erő köt össze mindnyájunkat, kik a tudomány szolgálatában állunk, — az emberi szolidaritás,

ARABESZKEK.

Egyiptom nemzetközi légikikötője, a sivatagból elragadott Almaza, Heliopolis nyugati részén fekszik. Az álomváros látta elsőként falai közt a nagy repülők: Latham, Rougier, De la Roche, Farman világhíres csapatát, a levegő nagy nevű primadonnáit, akik később a budapesti verseny sokat bámult szereplői is voltak.

Az immáron 40.000 lakosú várost az Empain báró család alapította. A báró egy kútásás alkalmával rájött,

hogy a sívó homoktenger alatt nem nagy mélységben a Nílus beágazása tartja nedvességben az altalajt. Néhány fontért megvásárolt öt négyzetkilométer puszta sivatagot és azon elkezdett építeni. — Ma Heliopolis Cairo környékének legszebb része s a Koubbeh körüli fényes paloták és villák ugyanolyan tündéri képet nyújtanak, mint Pesten a Rózsadomb, Svábhegy, vagy a Gellérthegy lágymányosi oldala.

A sivatagi homok tulajdonképpen életerős termőföld. Ahol öntözik, életrekelti a vegetációt. Buja kerteket, dús növényzetet teremt a homok helyén. Itt is tündérkertté varázsolta az évezredekkel ezelőtt virágzó életet élt, de a kíméletlenül előretörő sivatag terpeszkedése által ismét elpusztított földterületet.

Az almazai repülőtér hatalmas betonfalának szélén már megkezdték az egykori Gliding Club helyébe lépett Royal Aero Club iskola hatalmas vashangárjának építését. Szemben velük, alig egy kilométer távolságban sívó homok, ezernyi éles palatörmelék és szélfútta dünák közepette, vedlett fabódé állott. A hajdani Gliding Club „hangárja".

Amit benne találtam, ugyanazok a hőskori igyekezet elijesztő maradványai, mint amelyek a századeleji próbálkozások európaszerte ismert kísérő jelenségei voltak... Szertehullott Zögling siklógép, egy fantáziaszülte madár... aztán Ibisek, nem egészen fehéren, de szabályos hosszú csőrrel, mimikri színezettel, — az egykor itt működött, reménykedő, csodát váró, de sok csalódásban szétszéledett társaság repülő eszközei.

Valaha — nem is olyan régen — Almásy kísérletezett itt megteremteni a motornélküli repülés lehetőségeit.

Akkoriban Abbas Halim egyiptomi herceg, aki a világháború alatt német repülőknél volt megfigyelő, meg-

alapította az „Egyptian Gliding Club” lelkes kis táborát. A herceg valahol Franciaországban látott autóvontatásos siklórepülést. Hozatott Parisból egy nyitott és egy burkolt Zögling-féle gépet, vásárolt egy Ford kocsit és azzal kezdte ráncigálni a rövid pórázra fogott gépet, amelyben kísérleti nyúlként felváltva két kezdő sportpilóta, az egyiptomi Hamdi és az olasz Marlia foglaltak helyet.

Egy nap meghívták nézőnek a sivatagi repülő Almásyt. Amint később elmondta nekem, az életveszélyes kísérletek láttán a haja is égnek állt. Azonnal közbelépett és mindenekelőtt leállította a szörnyű műveletet. Aztán nekiállt a szervezésnek.

Tapasztalatai nem voltak, csak olvasott egyet-mást a németországi vitorlázó repülésről és egyszer látta Kronféld „csörlő” kísérleteit. De voltak elképzelései és tervei, — magyar mivoltához méltóan — merészek, de célszerűek. Mindenekelőtt csörlő-dobot készíttetett. Terelő helyett nehéz vaslapra leágyazott csigakereket helyezett a csörlőkocsi elé, azon vezette át derékszögben az alig 200 kg. szakítási szilárdságú acélsodronyt. Néhányszor megvontatott egy könnyű kis autót, amíg kitapasztalta az 50 km-es sebesség eléréséhez szükséges csörlőerőt, aztán Hamdit ültetve a „csörlőkocsira”, ő maga beült a kioldó nélküli burkolt Soulki gépbe.

A start még csak sikerült valahogyan, de aztán úgy süvített tehetetlenül a csörlőkocsi felé, mint egy rakéta. Nyomta a gépet ahogyan csak tudta, hogy a vontatóhoroggal „kirepüljön” a kábel gyűrűjéből, de Hamdi nem tágított. Szerencsére az utolsó pillanatban, amikor elzúgott az autó fölött, mégis lepattant a kábel. Ennél az első „motornélküli” repülésénél Almásy felismerte a szakszerűtlen csörlés minden veszélyét! Későbbi szervező munkájánál bőven hasznosította tapasztalatait.

Ennek a repülésnek nyomán azonban magasra csapott a kis csoport lelkesedése. Almásy kísérletezett és tanult, gondolkozott és dolgozott. A Gliding Club két kezdetleges gépe, a Soulki és az Ibis mind magasabbra szökkent, elkezdődött az első oktatás és ezzel jöttek a törések is. Mindez 1932—33 telén történt, aztán Almásyt hivatása ismét kiszólította a sivatagba, mire tavasszal megjött, a két gépnek már csak a roncsait találta a Gliding Club kis fabódéjában. De közben Marlia megvásárolta Kronfeld kétüléses „Fasold" gépét. Ezt már 1000 méteres kábellel vontatták 10 kilométeres pályán rohanó gépkocsival. Almásy 400 méter magasságot ért el és leoldás után 20 percig siklott a műszer nélküli hatalmas géppel. Újabb növendékek jelentkeztek, és lassankint magyar ember munkájával lefektették az egyiptomi ifjúság aviatikai fejlődésének alapjait. De eltelt két esztendő, amíg a Gliding Club úttörő munkája végre megértésre talált. Almásy kitűnő barátja, Mohamed Taher, pasa az egyiptomi aero club elnöke megnyerte felséges nagybátyját Fuad királyt az ifjúsági repülés eszményének. Ezzel 1935 őszén biztosítva volt az egyiptomi motornélküli repülés anyagi alapja is.

Almásy alaposságára és lelkiismeretes gondolkodására vall, hogy nem vállalkozott egyedül az új iskola felállítására és szervezésére, hanem kereste azt a munkatársat, aki a kérdés teljes ismeretében, elképzelései megvalósítását és az átszervezés maradéktalan keresztülvitelét biztosíthatja.

Munkánk nem volt egyszerű, hiszen az élettelen pusztaságba kellett életet varázsolnunk. Szorgos kezek feküdtek neki a háborús lövészárkok szántotta sivatagnak s egy kilométeres körzetben asztal simaságúvá változtatták a köves, hullámos talajt. Mint a sivatag nagy részében,

itt is hatalmas kőfennsík alkotta a terepet, =— az a kevés homok, amely a vádikat kitöltötte, pala és kvarc törmelék, szélviharok által összehalmozott hordalék volt.

A köztudatban persze a Szahara úgy él, mint kietlen homoktenger, hatalmas homokhegyek végtelen láncolata. Európai embernek így érdekes, — ebben teljesülnek ki a forróégövi tájakról alkotott romantikus elképzelései. Ám az Európánál háromszorta nagyobb libyai sivatagban a homok csak annyi, mint egy jókora asztal közepére helyezett fogvájótartó, de még ezt a keveset is megtalálják a zuáv filmek operatőrjei, hogy kielégítsék velük a yankeek és missek meg nem alkuvó kíváncsiságát.

Ebben a légkörben zajlanak le kockás Pierre, vörös Jack és társai vérfagyasztó kalandjai, beduinokkal, sejkekkel, burnuszos vad arabokkal, nomád törzsekkel, amelyek a békés tevekaravánokra vadásznak, de nem vetik meg a sivatagi erődöket sem, ha azokból a zuávok által elrabolt szép Fatimét kell megszabadítani. A jó sivatagi rablók persze nem jönnek zavarba akkor sem, ha titkos rádióállomást vagy korszerű repülőgépet kell hirtelen előteremteniük, miként ez természetes is, hiszen az ifjú sejk titkon Parisban tanult, képzett gépész és elektromérnök, nem beszélve arról, hogy eredetiben olvassa Strindberget és Longfellow-t, de hadászati kérdésekben a Douhetizmusról is önálló véleménye van ...

Merre is lehet ez a csodás világ? — Itt a sivatag kihalt, élettelen holdtáj. Nincs benne teremtett lélek s legnagyobb állatja a parányi ugróegér. Száz és száz kilóméterekre olyan sivár ez a kihalt világ, mint itt most előttünk, — kő, kő és szélhordta zúzalék.

Ide életet csak a pesti kávéház márványasztalának fantáziája varázsolhat!...

Némán emelik üstökükel...

A Sphynx hallgatagon mered a sivatagba.

A Cheops piramis bejárata.

Uj úton jutottam fel.

Amint a tereppel végeztünk s fáradhatatlanul buzdított fellahjaink az utolsó vádit is kitöltötték, én is elkészültem az Ibis maradványaiból összetákolt Eol-lal, amely most valami furcsa átmenetet jelentett a Zögling és Zephir, vagy ha úgy tetszik az Ibis és Vöcsök között. Egy kicsit szánalmasan hatott ez a viharvert madár, — egy kicsit költözéskor visszamaradt, vedlett gólyára is emlékeztetett, de úgy véltük, a kegyetlen sivatagi terepen végrehajtandó csúszógyakorlatokra megfelel s megkíméljük jobb sorsra érdemes növendékeinket az időelőtti felemelkedés ijedelmétől.

Jó hazafiakhoz illőn, szerszámoktól kezdve, az indító gumikötélen és acélkábelen keresztül az új gépekig természetesen mindent Magyarországból rendeltünk meg. Hamarosan kiszámítottuk azonban, hogy a rendelés beérkeztéig még hetek telnek el, — növendékeink türelmetlen várakozását tehát csak az Eol-al elégíthetjük ki.

Vontatókötél hiányában a hőskori felvonósodronnyal álltunk a starthoz. Csörlőkészülékünk még munkában volt, úgy határoztunk tehát, hogy Almásy futó kocsival vontat fel a levegőbe. A szokatlan látványosságra a közeli homokdombokon gyakorlatozó angol tankosok is felsorakoztak az út mentén s kaján vigyorgással lestek készülődésünket.

Készen állunk, — Celió zászlóval indítójelet ad. A kötél megfeszül, de a Lassalle lefékeződik. Almásy gázt ad, mire a 120 lóerős motor hatalmas lendülettel indul. A vékony drótkötél a hirtelen rántástól éles reccsenéssel kettészakad s szálaira bomolva, gomolyagba ugrik lábaim elé.

Akkora nevetés kísérte a jelenetet, hogy még a közömbös egyiptomiak is felfigyeltek. Nem — ez a nevetés a gőgös angolszász faj fölényének viharzó gúnyröheje,

lenéző, kárörvendő megnyilatkozása volt. Első pillantásom szegény növendékeimre esett, — sápadtan, zavart ügyefogyottsággal állták körül a szárnyára dőlt gépet, míg az angolok komisz megjegyzések között, még mindig harsogó hahotával vonultak tovább kocsijaikon.

Másnap, kíváncsi pillantásoktól mentes korai órákban sikerült az Eol-t kipróbálnom. Úgy repült, mint a gúnár, de — repült.

Kicsit faroknehézre sikerült, — bizony jócskán nyomni kellett a magassági kormányt, hogy siklásra kényszeríthessem. A hangár sarkában viszont jókora vasdarabot — egy csorbult fogaskereket találtam. Mire az Eol orrára kötöztük, úgy meghunyászkodott, hogy alázatos készséggel lapult a földnek, — no, most már nem kellett tartani, hogy idő előtt égnek talál ágaskodni.

Milyen boldogok voltak a csokoládéemberek, mikor először foghatták kézbe a kormánybotot... Hámsin időszak közeledett, élénkülő szelek szántották végig a sivatagot s a fiúk boldog izgalommal egyensúlyoztak a szárnyakat lebegtető szélben. A másfél hónapig tartó szervezési munkálatok alaposan kiéheztették arabjainkat, akik egyéb eszköz hiányában eddig a hangárkapu gerendáján lógatták le lábaikat s sétabotjaikkal pótolták a hőn áhított kormányrudat.

A repülésnek szaknyelve van, — szerencsére ezt még a rákosi homokról hoztam magammal, ahol gouvernailles, ailerons, gauchissement, empennage névre hallgattak a gép kormányrészei, — most nagyszerűen felfrissíthettem nyelvtudásomat s bizony a ricinus motorolaj finom szagát éreztem lengedezni, mikor először ismételtettem a kezdő fogásokat növendékeimmel: — tenez la profendeur plus facilement, tirez doucement, un peu seulement, mon cher...

Most van csak alkalmam megismerni ennek a népnek szokásait, lelkületét, gondolkodását. S most értem meg, mint vált az éghajlat az arab népek látszólagos hihetetlen lustasága magyarázatául.

A tűző nap hatására a homok rendkívül gyorsan jut el telítettsége határáig s már a kora reggeli órákban szinte önti a visszasugárzó meleget. Délben kemencévé válik minden. Ember, állat bágyadtan esik az ellaposodó energiák áldozatává. Jóformán megszűnik minden tevékenység. Délután négyig szünetel a munka s csak a beálló alkony hoz enyhülést.

Külön tanulmány növendékeimmel foglalkoznom. Négy fajhoz tartozó, ötnyelvű embercsoporttal kell megértetnem a dolgok lényegét. Bár a francia uralja a jobb körök nyelvét, s a hivatalos nyelv az angol, meg kell tanulnom valamit az arabból is, hogy az erősen nemzeti szellemű Wafd-párti ifjúságnak az idegenekkel szemben táplált élénk ellenszenvét közömbösítsem.

A repülőket összefogó nagy nemzetközi érzés azonban itt is gyorsan átsegít a holtponton. Pár nap után már a legjobb hangulatban dolgoznak együtt Philipp Boctor, Mohamed Hamza Mustafa, Soukri Kamel, Hassan Ali, Elfi Moharram, Ali Madkur és a többiek egyformán.

Ennek a fajnak ősei még csaknem mind fellah-ok, pórok voltak, a fölöttük álló balladinok és effendik lenézett, elnyomott jobbágyai. Szabadságot talán csak a beduinok, ezek a nomád, állattenyésztésből élő „szabad” emberek élveztek. A városiasodás magával hozta az állati sorból feltörésüket, lassanként maguk is felemelkedtek s most itt van együtt a nagytekintélyű pasa fia az egykori fellah, effendivé avanzsált leszármazottjának gyermekével, anélkül, hogy a nálunk annyira kirívó társadalmi

különbségek csak árnyalati formában is megnyilvánulnának.

A fiúk orvosilag mind megfeleltek. Vannak közöttük határozottan szép szál legények is. Nagyrészt egyetemi hallgatók. A tanítási nyelvnek megfelelően többnyire az angolt beszélik, de tudnak franciául és olaszul is.

A válogatás hamar megtörtént s kezdetét vette a tanítás. Gépünk az olasz Bonomi Zögling, amely csak annyiban különbözik az egész világon ismert s Magyarországon is használt német siklógéptől, hogy farokrésze nem favázas rácsszerkezet, hanem csőből alakított ugyanolyan megoldású farokszerkezet, mint amilyen az egykori Hangwind vitorlázógép útján vált ismeretessé, A továbbképzésre ugyancsak a Bonomi által szerkesztett Ballerina nevű 15 méteres vitorlázógép szolgál, egy teljesen Professor jellegű, kissé túlkönnyűen épített vállszárnyas egyfedelű. A magas iskolát pedig Kronfeld Róbert, egykor híres kétüléses teljesítménygépe, a Fasold, Groenhoff „Fafnir"-jának testvérgépe képviseli.

A gépeket egykoron hatalmas ládában Olaszországból szállították ide. Átvételükre azonban több mint egy évig nem került sor. A gépek ott hevertek az alexandriai raktárházban. Az állandóan nedves, sós tengeri levegő lassan kikezdte őket. Lemállasztotta az enyvezéseket, megvetemítette a nyírfalemezburkolást. A festés felhólyagzott s bizony szomorú és életveszélyes állapotban voltak reményteljes madaraink, mikor az oktatás kezdetét vette volna.

Almásy alaposssága itt is gyorsan segített. Kijárta az angol műszaki szolgálatnál, hogy gépeinket a legújabb előírásoknak megfelelő vizsgálat alá vegyék. A kitűnő mérnökök útmutatása szerint csakhamar rendbejöttek

gépeink s most már kielégíthettük növendékeink türelmetlen kíváncsiságát.

A jó fiúkat elsősorban is gépeink megbízhatóságáról s a repülés veszélytelenségéről kellett meggyőznünk. A bemutatóhoz meghívtuk Taher pasát, a repülők elnökét, Kamel Eloui beyt, az elnök helyettesét, Abu Zahran titkárt és néhányat a fiúk szülei közül. Almásy felcsőrölt 100 méterre, ott leoldottam a vontató kötelet.

Délután 4 óra volt és a levegőben tökéletes nyugalom. A Bonomi Allievo canto meg se rebbent, öt másodperccel a leoldás után már tudtam, hogy a gép rendben van s nyugodtan sorsára hagyhatom. Siklószög alá állítottam s elengedtem a magassági kormányt. Néhány másodperc múlva levettem lábaimat is az oldalkormányról s a gép most teljesen gazdátlanul úszott a levegőben. Pontosan az alant állók csoportjának vettem az irányt. Még mindig 80 méter magasan voltam. Most testem elhajlásával fokozatosan bedőlésre kényszerítettem a gépet, mire a kis Bonomi Allcanto szabályos fordulóba kezdett.

Anélkül, hogy egyetlen kormánymozdulatra kényszerültem volna, sikerült a nézők felett teljes kört leírnom. Most térdemmel óvatosan visszanyomtam a kormánybotot, és karjaimat kitárva jeleztem, hogy még mindig nem fogom a kormányt. Lábaim is láthatóan mozdulatlanul csüngtek alá. De térdem nyomására a fordulóba dőlt gép engedelmesen egyenesbe jött, éppen akkor, mikor még kb. 8—10 méter magasban, újra szembekerültem a nézők csoportjával.

Most működésbe hoztam az összes kormányokat. Egy . rövid ellencsűrés, fordított belépés, a gép könnyedén megcsúszik, s következő pillanatban leheletszerűen simul a homokhoz — 10 méterrel a pasa előtt. Még serceg a

kvarchomok a szántalp alatt, a nézők megmozdulnak, hogy kitérjenek a látszólag még erős mozgásban lévő gép elől, de ugyanebben a másodpercben a gép megáll. A pasa előrenyújtja karját, én felállok az ülésből s már egymásba fonódnak a gratuláló kezek. Ennél tökéletesebb ben kiszámítani sem lehetett volna.

A bemutató olyan átütő erejű volt, hogy a nézők egyszerűen elképedtek. Megnyertük őket!

Másnap megkezdődött a kiképzés. Könnyű, kedvező szélben ültettem gépbe egymásután a nagyreményű ifjakat, akik Almásy mesteri csörlésében elsőízben kóstolták meg az önálló gépvezetés kedves izgalmait. No hiszen, volt is min örvendezni. Az Eol-on végzett gyakorlatok olyan jól előkészítették növendékeinket, hogy nyílegyenesen, kitérés és magassági kormányzási nyugtalanságok nélkül vezették a gépet,

Második indításukra már „Ugrás" következett. Első ízben a levegőben! Ez bizony megdobogtatja kissé a szíveket. Ha az ugrás nem is nagyobb, mint amekkorát egy gyakorlott síző végez a sáncról, mégis csak elszakad az anyaföldtől, amelyhez évezredek múltja, teremtésbeli rendeltetése kötötte... Felemelkedni a második birodalomba, ahol a mohamedán ismeretek szerint csak maga a nagy próféta fordult meg, hogy a másvilág gyönyöreinek ígéretével csillogtassa meg földi halandói előtt is a csodák lehetőségét...

Elkészültem arra, hogy ennek à sajátos lelkületű népnek a repülés tudományába való bevezetése rendkívül nehéz feladat lesz. A csokoládéemberek azonban meglepő gyorsasággal sajátították el a gép kezelését, sőt mihamarabb a meggondolatlanság határán járó könnyelműség volt náluk megfigyelhető, ami az arab lelkülettel és gondolkodással függ össze.

— Malesh — nem baj — vonta fel vállait Mahmud Hakim, amint egyik fordulójának túlhajtottságára figyelmeztettem.

— De kitörheted a nyakadat effendi.

— In s'Allah — ha Isten is úgy akarja, tárta szét tenyereit, — nem tőlünk függ, mit hoz a sors.

Délben a sivatagszéli gloriette-ben ittuk a fölséges feketét, melyet csak a fellahok hazája nyújt a kávé fogalmának teljességében.

Hermes Celio, az iskola segédoktatója élénken magyarázza, mint kellett elvágni a csörlő-autó vontató kötelét, hogy megmentse a kioldásról megfeledkezett növendékét.

— Nos és megmondta neki, milyen csacsiságot követett el? ,.-..'.

— Meg! És kértem, gyakorolja a kioldást, nehogy mégegyszer kitegye magát veszélynek.

— Bukra-bukra, — holnap — hajtogatta. És másnap ugyanazt csinálta megint. ~ Reggelenként a villamos végállomásánál várom növendégeinket a vastag „Airwheel" (mélynyomású) köpenyes sivatag Forddal. Néha Celio is bejön s kellemes beszélgetéssel töltjük ki a várakozás perceit.

Görög segédoktatónk rendkívül érdekes ember. Életregénye a legizgalmasabb olvasmány lehetne, amilyet csak Wallace fantáziája szülhet. Míg kalandjai elbeszélését hallgatom, megelevenednek előttem a félig gyerekember ifjú éveinek drámai eseményei s szinte érthetetlennek találom, mint őrizhette meg idegeit, amelyeket a sors ugyancsak sokat tépázott? ...

Tizenkét éves lehetett, mikor szüleivel a pelloponézoszi félszigeten, Árkádiában nyaralt. Előszeretettel mászkált a tengerparton, ahol hatalmas bóják voltak a fö-

venyre kifektetve. Az egyiknek alját egy nekiütődő hajóorr széttörte, felsőrésze, mint a magdeburgi félteke feküdt a tengerparton. A gyerekek körülugrálták s avval szórakoztak, hogy körülgörgetve, nappal hátnak fordították, hogy strandkasul használhassák.

Celió és barátai — nagyobbacska legények —, ha görögök is, ismerik a virtust. Lássuk, ki tudja a méter magas féltekét felborítani. Mind végigpróbálják, de sehogysem megy. Nosza, egybevetni az erőket! Hárman toljják, Celio az üreges oldal felől magafelé húzza. A félteke meg-megbillen, éppen csak a felborításához szükséges erő hiányzik.

Látja a dolgot egy másik csoportban játszó nebuló és segítségre siet. A félteke megint emelkedőben van, mikor a kölyök odaér és nagyot taszít a bóját emelgető társain. Egy billenés és a félteke, mint egy kas, váratlanul átfordul. — Celio alatta!

Pillanatokig tart, míg a gyermekek tudatára ébrednek, mit cselekedtek. Kétségbeesetten feszülnek a hatalmas búrának, hogy egy oldalán felemeljék, — minden hiába. Erőik gyengék a mázsás harang visszaborításához.

Erre megijednek. Ahelyett, hogy segítséget hívnának, ki-ki fut, merre tud. Otthon sem szólnak semmit s sorsára hagyják kis barátjukat.

Celio a búra alatt dobol, kiáltoz, aztán véresre kaparja körmeit, hogy kiássa magát... Hiú erőlködés. Ráborul az éjszaka s őt is elhagyja ereje. A kimerültségtől és izgalomtól eszméletét veszti.

Másnap bizonytalan időben eszméletre tér. Tagjai megmerevedtek az összezsugorodott kuporgástól, éhség kínozza s gyötri a szomjúság. Talán ez a leggyötrőbb szenvedései között. Napoknak tűnnek a percek, éveknek az

órák. Nem tudja mennyi ideje van végzetes fogságában, csak a búra alsó peremén beszűrődő fény sejteti, hogy még fenn van a nap. A fénysáv azonban lassan elhomályosul, — leszáll a második éjszaka. S hogy szenvedéseit még teljesebbé tegye, a dagály erős hullámveréssel egészen bokájáig sodorja a tenger vizét, mely a résen beszivárog.

Víz ... víz... Inna belőle, de csak ujjai érintik a vizes felületet. Bemártja ujját s úgy nyalja. Borzalmas a sós víz, — nem oltja, csak növeli gyötrő szomjúságát. Hamarosan megint eszméletét veszti, —- legalább nem érzi szenvedéseit.

Harmadnapra végre vallanak a kétségbeesett szülők által faggatott gyerekek. Megemelik a búrát, — a látványra többen elájulnak. Hetekig fekszik, míg gondos ápolás ismét talpra állíthatja. A halálos izgalmak megtámadták szemidegeit, — évekig kezelik, míg a sorvadást megállíthatják.

Két évvel később a család átkel a tengeren és El Kuraymatba telepszik meg. Egy alkalommal kirándulást tesznek nagybátyjukhoz, onnan teveháton a néhány kilométer távolságban lévő Gurkaba, ahol a nagybácsinak remek arabs mén tenyészete van.

A kis Hermesnek nagyon megtetszik egy karcsú szép állat, amely láthatóan szelídebb a többinél. Megkéri nagybátyját, ültetné fel, hadd próbálja meg nyereg nélkül, ha a betöretlen állatot meg nem nyergelhetik.

Az ifjú legény csakugyan szépen üli meg a lovat. Lassan meg jő a bátorsága és sarkantyúzni kezdi a hevesvérű állatot. Úgylátszik a nála lévő vesszővel is megüthette, mert a szilaj mén egyszerre megbokrosodott s észnélkül vágtatni kezdett. Nem használ a zabla, a fiú

erőlködése, — a nemes állat leszegett fejjel, eszeveszett vágtatásban száguld vele tova. Mire a megrémült csikós maga is lóra kaphatott, a megvadult állat ifjú lovasával már eltűnt a sivatagban.

Több mint egy órán keresztül vágtatott a ló, míg ereje fogytán, végkimerülten összerogyott. Mire a hátáról zuhant fiú feltápászkodott, a mén kimúlt. S most ott áll a sivatagban, több mint 40 kilométerre minden emberi segítségtől, de minden élettől is, végtelen kőfensíkon, a tűző napsugárban.

Eleinte abban reménykedett, hogy hamarosan utána jönnek és megtalálják. De itt is leszállt az est, mely ugyan enyhülést hozott az egész napi forróságban eltikkadt gyermeknek, de segítséget nem jelentett. A gyorsan leszálló homályban az előbbi forróságot erős lehűléssel váltotta fel, — dideregve bújik meg a kimúlt ló teteme alatt, de a hideg ellen már nem talál védelmet. Reszketve kínlódja át az éjszakát s másnap gyötrelme folytatódik.

A szomjúság és az éhség csakhamar kimerítik. Kétségbeesett gondolatai támadnak. Hallott valamit arról, hogy szomjhalálra ítélt sivatagjáró beduinok leölik tevéiket, hogy a gyomrukban tárolt vízhez jussanak. Gondolkodás nélkül lát munkához abban a reményben, hogy elhullott lova gyomrában is talál vizet. Gyümölcsszedő késével hallatlan munkával kibontja a döglött állat tetemét, de az áhított víznek nyomát sem leli. Most már megadja magát sorsának és apatikusan várja végét.

Leszáll az est s a szűnő forróság mégegyszer reményt kelt benne. Megpróbál gyalog visszajutni övéihez. Mire azonban elindulna, rájön, hogy fogalma sincs róla, merre menjen. A sivatagban nincsenek támpontok, — az a néhány, karavánok által állított kőoszlop, amelyet a lát-

határon felmeredni lát, nem árulja el, merre kell El Kuraymat felé indulnia. Gondol ugyan arra is, hogy végeredményben mindegy, hova jut el, csak vegetációra találjon, de ehhez már nincs lelki ereje. Így borul rá a második éjszaka.

Ezúttal is hagyományos szerencséje segíti. Ahol legnagyobb a szükség, legközelebb a segítség. Száguldásában könnyűszerűen átment vele az állat olyan terepen, amelynek lapályát a futóhomok vékony rétegben kitöltötte. Itt megtalálták nyomait. Feltételezték, hogy a megvadult állat nagyjából egyenesen rohant tova s követték irányát. Tevehátról megpillantották az elhullott ló tetemét s a kis Hermest megmenthették.

Az én érdekes Celio barátommal s a növendékekkel kiszaladunk a sivatagi úton a gloriettehez. Ma különleges kísérlet ígérete tartja a fiúkat izgalomban: — első felszállás a kijavított, kétüléses Fasolddal.

A sivatag vitorlázási viszonyairól még semmit sem tudunk. Az a sok vita, mely eddig elhangzott, csupán feltevéseken alapult. Mikor elutazásom előtt Pesten a várható légköri viszonyok és lehetőségek kérdését feszegettük, az öreg sasok sokatmondóan legyintettek:

— Szó sem lehet ott vitorlázásról. A sivatag állandó és egyenletes felmelegedése szinte kizárja a hőlégáramlatok kialakulását. Ha vannak is ilyenek, azok egyenletes hőfokuk folytán eloszlanak a környezetükkel azonos hőmérsékletben, illetve emelkedési sebességük olyan csekély lesz, hogy számításba sem jöhetnek.

Mi tagadás, biztató jel eddig vajmi kevés akadt. A fölénk terülő égbolt csodás mély kékjét legfeljebb pasztelebb árnyalatok váltják olykor, de azokat a napfényben ragyogó, égretörő tornyokban púposodó nagy-

szerű kumuluszokat, amelyek meleg nyári napokon a magyar Alföld mennyboltját tarkítják, bizony nem láttuk még sehol. Ittlétem második hónapja végén járunk, de néhánynapos fátyolfelhőzeten kívül semmi sem mutatkozott, még kevésbbé „bárányok", amelyek a feltörő meleglevegő-áramlatok jelenlétének csalhatatlan árulói szoktak lenni. Ezt az örök kékséget is meg lehet unni, napok óta azon töprengtem, merre találkozhatnék már néhány jó „zsíros" kumulusszal, mikor ma reggel ágyamból első pillantásommal a hőn óhajtott gomolyagot pillantottam meg.

Gyors telefonálás minden irányba, — az ifjak ész nélkül rohantak az) ígérkező eseményhez. A kumulusz ugyan még valóban alig nagyobb egy jól megtermett báránynál, de itt van és ha egy akadt, jő majd más is. A jó pásztor minden bizonnyal itthagyja a 99-et, hogy megkeresse a századikat. Méricskélem a magasságot, — a felhőcske becslésem szerint 1500 méter körül lehet.

A ledobható kerekeken gördülő hatalmas madarat a repülőtér falának sarkáig visszük, — innen közel 1100 méteres kötéllel csőrölhetünk. Ezt a próbát megint csak érzékeim után kell végrehajtanom, — a Fasold műszerei még nem érkeztek meg, így nagyobb repülésről nem lehet szó.

Egy kicsit körülnézek a nagy madár bensejében. Minden színű s nagyságú karok és rendek tarkítják az öblös pilótaülést. Külön kerékkioldó, startkioldó a vezető működtetésével, önkioldó a startkészülékhez, mind egymás mellett a fenékdeszkába szerelten.

A zászlójelre a Fasold szépen indul. Lapos szögben emelkedem körülbelül 60 méterig, mikor érzem, hogy a vontatási sebességem elégtelen. A nehéz gép megemeléséhez egy kis szél kellene, de áll a levegő s a Fasold alig

mászik felfelé. Gyors elhatározással előrenyomom a gépet s az ülés alá hajolva, megrántom a kioldót. Kattanást hallok, de beidegzett óvatosságból még nem viszem a gépet fordulóba.

Furcsa érzésem támad, — kötelem nem vált el... Kihajolok az ülésből, — odalent Celio s Almásy integetnek a zászlóval... Ördögbe is — viszem a kötelet, amelyet ott alant elvágtak már...

Nagy elővigyázattal, hogy hurkot ne vessen, húzom magam után a kötelet, amely az egyengetett terület szélén felhalmozott kőrakáson még rándul egyet, ösztönszerűleg húzok még egyet a kioldón s érzem, hogy kötelem elmaradt tőlem. Néhány másodperccel később simán földet érek.

Egy kis vita, kölcsönös magyarázgatás, végül kitűnik, hogy ezúttal én tévedtem el a dzsungelben. A kötélkioldókar helyett a startkerék kioldóját húztam meg, — ez bizony nem szabadíthatott meg a vontatókötéltől.

A balsikerű kísérlet kárpótlásául délután egy másik különlegesség kipróbálása van soron. Pagoni barátunk, Almásy egyik régebbi tanítványa, akit most továbbképzésen igyekszünk vitorlázásra érlelni, beleharapott abba az almába, amelyet a francia Illustration kínált fel a repülés Éváinak... Mignet, a kis Pou du ciel (Égi bolha) megalkotója közkinccsé tette a világ legkisebb repülőgépének szerkezeti rajzait, hogy a repülést „mindenkié”-vé tegye.

A mindenki közé Pagoni barátunk is odasorolta magát, Az emberek fantáziáját izgatja a tudat, hogy saját maguk alkothatják meg kísérletük tárgyát, a repülőgépet s ezen az önalkotta madáron autodidakta módon, önképzéssel sajátíthatják el a vezetés mesterségét is. Az égi bolha mindössze 800—1000 pengőbe kerül, — valóban

nem nagy összeg, — ezt minden szorgalmas mesterember összekuporgatja bizonyos idő alatt. Ezért érdemes lemondani szórakozásról, örömökről, — még talán éhezni is lehet egy kicsit, de aztán „saját repülőgépén" jár a boldog halandó, aki evvel valódi „aviateur"-ré vált.

A külsejére förtelmesen idétlen gépecske tulajdonképen két sarkalatos elvet valósít meg, mikor egyesíti a kacsarepülőgép és a réselt szárny nyújtotta előnyöket. Evvel megakadályozza a gép túlhúzásból eredő átesését, mert a felületek állásszöge mellett a vezérsíkot képező mellső szárnyon az áramlás mindig előbb válik le, mint a hátsó hordfelületen, így a gép elől átesik s önműködőleg visszanyeri repülési sebességét. Mignet emellett a két szárnyat úgy helyezte egymás elé (a felsőt jó messze az alsó elé), hogy a mellsőnek lényegesen nagyobb állásszöge van, túlhúzás esetén tehát a mellső szárny felhajtóerejének csökkenése biztosítja az állandó stabilitást, annyival inkább, mert a felületek sajátos elrendeződése réshatást biztosít, amely az alsó szárnyon való leválást megakadályozza.

Addig nézegettem a gyanús építésű kis gépet s szinte a levegőben lógó motorát, idétlen nagy oldalkormányát, amely a csürőfelületek alkalmazását tette mellőzhetővé, míg azon kaptam magam, hogy — semmi kedvem sincs a bolhán repülni. Ugrálja át bár a La Manche-csatornát, szálljon bár ezredmagával a repülni vágyók seregében, nem kívánkozom vele a magasba, míg a levegő, szemmel nem látható, de mindig érzékelhető áramlatai emelnek ezerméteres magasságokba s kitűnően megszerkesztett szárnyak a legjobban repülő vízimadarak, a sirály és Albatrosz természetadta biztonságával teszik mivoltunkat súlytalanná...

Ha én nem is, de Almásy később kísérletet tett a

bolhával. — Rettenetes volt — vallotta, — soha ilyen bizonytalan érzése nem volt. Boldog volt, mikor végre földön érezte magát. Főleg a magassági kormányzás érzékenysége és a csűrő hiánya hatottak kellemetlenül... Az oldalkormány helyrehozta ugyan az egyensúlyt ha a gép megdőlt, de a fordulóban olyan érzése támadt, hogy nem tudja épségben földrehozni a tetűt... Mert ez bizony ólomlábról kívánkozott az anyaföldre!...

Pagoni már nem is repült vele. Első gurulópróbájánál a bolhát végleg elpattintotta!...

*

Alrnásy Teddy egy reggel összepakol és felrak a Fordra.

— Gyere, Frigyes, kimegyünk a Bábelből. Ezt nem lehet sokáig büntetlenül folytatni, kell néha szellemi felüdülés és változatosság is.

Tiltakoznék, de leint. Ezt ő jobban tudja, tehát nincs kibúvó. Tíz órakor leállunk a Mena House kertjében egy aperitifre, aztán felfutunk a pyramisok megetti ásatások színhelyére. A kutatások itt a mélyre mentek, hatalmas katlanok tarkítják a váltakozva hullámzó dombok sorát.

Teddy derűs hangulatban van. Egy hete adta ki a Ford „service" ismert sivatagkocsiját, melynek főértéke az a Sahara-típusú pneumatiksorozat, mely Alrnásy tervei szerint készült. A fantasztikusan túlméretezett köpenyek tömlői alig fél légkör nyomás alatt futnak, — ez a titka annak, hogy alig történik velük elsüllyedés.

Most is ezzel próbálkozik. Aggasztóan meredek omladékfal állja utunkat. Almásy hatalmasan felbúgatja a motort, aztán teljes sebességgel fut a meredélynek. Szemem előtt éppen csak felszürkül a homokfal, már érzem, hogy megállottunk — alattunk a megmászott lejtő.

Négyen ülünk a kocsiban, — hárman egymásra nézünk. Teddy nevet:

— Ha ezt Pesten megmutatnám, nem venne senki más kocsit s a dunaparti Hanglit Sahara-Fordok bástyáznák körül.

A fayumi útról nyugatnak fordulva, jó messzire beszaladunk a sivatagba. Almásy valami kis dombvonulatot keres, amelynek állítólag „északi lejtője" van. Hátha lehetne ott vitorlázni! Mert bizony Kairó környékén minden hegyoldalt, minden sivatagi dombot vagy homokdűnét az évezredek folyamán változatlanul uralkodó északi szél formált, ezek csak keleti, vagy nyugati lejtővel rendelkeznek, tehát vitorlázásra alkalmatlanok.

A nagy pyramisoktól mintegy 16 kilométernyire meg is találjuk az alacsony homokdombot. „Gebei Chasab" a neve, magyarul hasáb-hegy (a szó török eredetű). Nevét pedig onnan vette, mert lábánál hatalmas elkövesedett fatörzsek fekszenek szanaszét abból az őskorból, amikor itt, a halál birodalmában, még hatalmas erdőségek állottak. Csakugyan a „hasáb-hegy*'-nek mintegy ötszáz méter hosszú és harminc méter magas északi lejtője van.

Almásy kerülgeti, méregeti a kilométerórával, majd hirtelen felbúgat ja a Fordot és valahogyan felrugaszkodunk a „hegy" lapos tetejére. Csodálatos kilátás. Szinte iszom szemeimmel a végtelen sivatag fenséges látványát.

Ameddig a szem és azontúl az emberi képzelet ellát, enyhén hullámzó sárga, barna és vöröses homok- és kőmezők. Itt-ott egy kimagasló sziklacsoport, szélformálta homokdomb, rezgő körvonalú dűnelánc. Almásy hirtelen a távolba figyel, gyakorlott sivatagkutató szeme ösztönösen megakad valamin, ami „nem tartozik a sivataghoz".

— Látod? Ott azt a fekete pontot?

Szememhez emelem messzelátómat:

— Valami nagy madár.

Almásy izgul, elkéri távcsövemet:

— Csakugyan, sivatagi sas. Déli pihenőjét tartja. Fogjuk meg!

Elnevetem magam:

— Talán van lepkehálód?

De Teddy most magyarázni kezd. Néhány évvel ezelőtt a Mariut-sivatagban táborozott, ott mutatták a beduinok, hogyan kell sast „keríteni". Lóháton megközelítik a déli pihenőjét tartó nagy ragadozót, aztán hatalmas körben körülvágtatják, egyszer, kétszer, tízszer, mindinkább szűkítve a kört. A sas szemmel tartja a lovasokat, de nem mozdul. Jóllakottan lomha és bágyadt. A körülötte vágtató lovas figyelése különös igéző hatással van a levegő királyára. Talán megszédül, vagy amint a beduinok állították, valami bénító hatás támad a bögyében, de saját szememmel láttam, hogy félóra múlva rádobták a burnuszt és elfogták!

Visszaülünk a kocsiba és megindulunk a delelő madár irányában. Már nem messze járunk tőle és Teddy már készülődik a körbefordulásra, amikor a játék kezdete „szabálytalan" fordulatot vesz.

A sas nagy, lomha szárnycsapásokkal lendíti magát, de néhány percnyi repülés után, egy talajhullám tetején leszáll.

Pár pillanat alatt ismét megközelítettük, amint azonban fordulni kezdünk, a sas megint nekilendül s földközeiben tovább húz.

Még háromszor ismétlődik meg ugyanez és kíváncsian várom, mint gondolja Almásy a megoldást.

— Kifárasztjuk — mondja nevetve, — meghajszol-

juk, a déli hőségben, akkor aztán könnyebben adja meg magát sorsának.

Vagy félórája folyik a hajsza, a sas röpte mind lassúbb s a berepült szakaszok mind kisebbek lesznek. Egyszer aztán végleg ülve marad. — Most jön a szédítés.

Nagy ívben kerüljük a madarat, mely felénkfordulva követi az autó minden mozdulatát. A körök mind szűkebbek lesznek, már látni a hatalmas ragadozómadár élénken pislákoló szemeit is. Óriási horgas csőre nyitva van, időnként ki-ki nyújtja rózsaszín nyelvét... Szomjazik ... Kapkodva szívja a levegőt.

Már alig vagyunk harminc lépésre tőle. Ott körözünk egyre gyorsabban s a szegény madár alig tud már tipegni maga körül, hogy a közeledő veszedelmet szemmeltarthassa. Kocsink ismeretlen formájával és hangjával ösztönösen nyugtalanítja. Nem hajolunk ki, nehogy észrevegye az embert, melytől már megtanult félni.

Utolsó körünk alig 20 méter átmérőjű volt, — közepén ott ül a fogságra ítélt királyi vad. Már nem is fordul utánunk, csak fejét ingatja. Mögéje érve, lassan megállunk s a kocsi ellenkező oldalán kiugrálunk.

— Figyeljetek — súgja Teddy halkan. Vessétek le kabátjaitokat és libasorban, a kabátokat dobásra készen tartva jöjjetek az autó fedezete alatt utánam. Egymásután lemaradtok a körben, hogy minden oldalról körül legyen zárva. Akkor aztán az én megmozdulásomra mind elindultok a sas felé, vigyázva, hogy ki ne törhessen. Aki leghamarabb eléri, rádobja kabátját s utána vetődik maga is, vigyázva, hogy a sas feje szabadon ne maradjon, mert csőrének egy csapásával súlyos sérülést okozhat.

Az autó fedezete alatt követjük a lassan tovább köröző Almásyt, míg mindnyájunknak sikerül a maga helyét elfoglalni. A negyedik ponton Almásy leáll s a sas

hátában megindul az állat felé. Mi ugyanígy. Lassan, vigyázva, minden lépést elhúzva mozgunk az áldozat felé, mely egyre nyugtalanabbul topog maga körül. Egy-egy mozdulata olyan, mintha neki akarna futni, de már látja, hogy nincs elég helye ahhoz, hogy szárnyrakapjon.

Még három-három lépésre vagyunk. A helyzet olyan komikus, hogy nem állhatom meg nevetés nélkül. De nevetünk mindnyájan, a sas pedig rövid, vijjogó hangot hallatva, Celio barátom és köztem rugaszkodik neki egérutat venni. A görög azonban résen van, — velem együtt ugrik és szinte összeütközve esünk a hatalmas madárra. A kabátok egymásra borulnak s a következő pillanatban Almásy már szakszerűen csavarja körül foglyunkat, hogy az mozdulni sem tud az autó fenekén.

Büszkén hajtunk zsákmányunkkal a város felé, egyenesen az állatkertbe, hogy ott gondozásba adjuk értékes ajándékunkat.

Pár hét múlva kis táblát kap ketrecére:

Az egyiptomi vitorlázó repülők példaképe!

Madame Olga Buchanan panziója, a „Lafayette”, a Mohamed Ali úton, kétségkívül a legeurópaibb intézmények egyike. Nem csak azért, mert a madame a kitűnő tábornokról keresztelte el a civilizációt jelentő, poloskáktól nem éppen mentes szalonját, hanem azért is, mert méltán kél a gyanú, miszerint a zengzetes Buchanan név megett a nálunk jólismert Buchsbaum rejlik.

Madam ennek megfelelően egészen egyéni étkezést is vezetett be. Mármint, hogy a saját ízlése szerint valót. Mert azt azután joggal megkövetelheti ugyebár, hogy panziójának európéer vendégei ismerjék és kitűnőnek

találják azokat az ínyencségeket, amelyekkel Madame családias konyhája boldogítja az utána vágyakozókat.

Az egyiptomi konyhának kétségtelenül vannak különlegességei, de Madame az egyiptomit egy kis Tel Aviv-ival fűszerezi. Ahogy a bibliai idők olajbafőtt Szent Jánosról emlékeznek meg, úgy szerepel Madame étlapján az olajban főtt galamb. Szegény galamb, — megfordulna haló poraiban, ha fogalma lenne róla, milyen lidércnyomásként hat olajbanfőtt mivoltának puszta emléke is.

Két ízben próbálkoztam vele, aztán elhatároztam, hogy reménytelen kísérletek helyett inkább szobatársamnak, a Hungypt Travel Bureau, vagyis a magyar utazási iroda hosszú évek óta idekint élő kitűnő vezetőjének, Magurányi Jenőnek ajánlom fel, akinek gyomra remekül idomult Madame kosztjához. Magam részéről legszívesebben a régen nélkülözött sertéssülthöz folyamodtam volna, ha sertés az egész Ni lus-völgy ben csak fikarcnyi is akadna. A mohamedán vallás tiltja a tisztátalan állat húsának élvezetét (lám, a jó Mohamed sem lehetett nagy gourmand, mert a ropogós malacpecsenyén, vagy finom, illatos sertéspörköltön járt volna az esze, mikor a nílusi diétát megállapította...), így meg kellett elégednem avval, hogy Madam hátát borsództatom a disznósült élénk színekkel ecsetelt természetrajzával s a hiánya okozta elégedetlenségemet Madame szörnyülködésének pokoli élvezetével kárpótolom.

Otthon megszoktam nyári idényben a nagyszerű füstölt szalonna mellé egy-egy gyönyörű, húsos zöldpaprikát fogyasztani el. Milyen szép formákat rejtett a természet a paprika hullámvonalas dudorokkal ékes potrohába..

Nos, egy napon új meglepetéssel szolgál Madame, Leheletfinom szakálltól pelyhedző álla egy fokkal még gömbölyűbbé dagad, mikor angyali mosollyal a „puszta-

különlegességet” tálalja elém. Felvillanó tekintettel gyönyörködöm a régen nem látott idomokban (a paprikáról van szó) s mélyen lélekzem be illatát. — Remek!

Otthonias szakértelemmel kanyarítom ki torzsáját. Egy kis só, csipetnyi paprika s lehunyt szemmel harapok a zamatosnak ígérkező vastag húsába. — Mi az, mi lelte szememet, — már azt sem látom, van-e só a kés hegyén?... vagy mellészórtam talán? Alaposan megsózom a második falatot, — bizony minden hiába ... a csodás paprikának se íze, se bíze. Unalmas, mint a zöld fű, íztelen, mint a berántatlan parajlevél.

Az élet érlelő egyenlítői nap hatalmassá fejlesztette, de hiányzik a magyar talaj humusza, a televény, mely csurgó zamattal telíti a legmagyarabb gyümölcsöt. Gyönyörű formákkal kelleti magát, de hideg márványszobor, melybe életet nem, csak ihletet lehelhet az alkotó. Elhallgattatom kívánalmaimat, — majd kárpótol otthon az Alföld — talán egyszerűbb köntösű, de ízben gazdagabb flórája.

Ha már csalódnom kellett, vigaszt is keresek s vigaszt találok. Miért van egy ugrásra tőlem a Földközi-tenger istenáldotta partvidékének gyümölcstermő hazája, ha nem Jaffa narancsligeteinek bőséges aratását élvezem kárpótlásul. Ökölnyi narancsok illatoznak a kosárban, mandarinok halomba tornyozva, számlálatlanul, válogatott példányokban.

Nem tudom, mikor ittam vizet utoljára, — narancs levével oltom szomjamat. Otthon csemege volt a narancs, — itt nem jelent többet, mint a hitvány kis szilva. Ha különlegeset kívánok belőle, Almásy Teddyt kell megkörnyékeznem. Abd el Moneim herceg birtokáról, vagy a Kharga-oázis pálmaligeteiből hozzák repülőgépen azokat a gondosan csomagolt, páfránylevelekbe göngyölt példá-

nyokat, amelyekből csak a felső tízezer asztalára jut, miután a Fuad király-úti csemegeüzlet kirakatüvegén keresztül az isteni nép is végigélvezhette.

Mi tagadás, az embert elfogja időnként a honvágy. Olyan jó lenne most az Ezbekieh-kert helyett a — Margitsziget platánjai alatt üldögélni... a Nílus helyett a Duna csobogását hallgatni és a kaméleon színeiben pompázó aperitifek helyett a fölséges szőlőlevet kortyolgatni. Kéknyelű ... Zöldszilváni., . Szürkebarát... Hárslevelű .. . itt pompáznának az aranysárga árnyalatainak minden változatában, de ízben, zamatban olyan egyformán.., olyan — igazságot rejtő gyöngyözéssel, ahogy érezni szoktuk, ha messze sodort a sors. hogy mindenütt jó, de legjobb otthon...

Ma éjjel, álmomban bizonyára badacsonyi szőlők közt fogok járni...

A REPÜLŐ BARÁT.
(1933)

Daedalus és Ikarus óta csaknem minden nemzet históriájában megtaláljuk a repülő ember legendáját. Ennek az ősi vágyakozásnak, amely az ókor emberében a felhők vándorlásának, a madarak röptének láttára kelt életre, nyomait ott találjuk a görögök és rómaiak mithoszában csak úgy, mint a keleti népek és Ázsia őslakóinak 5000 éves kultúrájában, a perzsa, kínai és egyptomi hitregékben.

Daedalus interea Creten longumque perosus — skandáltuk az iskola padjaiban s Publius Ovidius Naso hőskölteményének nyomán megelevenedett előttünk Ica-

rus sorstragédiája, amely az örök vágyakozás megnyilatkozását jelképezte, egyben pedig azt a sorstragédiát is, amely a homo sapienst figyelmezteti, hogy soha sem lehet — homo volans.

Mennyi igyekezet, törhetetlen akarat, mennyi vágyódás az elérhetetlen magasságok iránt! Mennyi jószándék, feltaláló szellem és egeket csapkodó fantázia ostromolta az elérhetetlenség sínai hegyét. Azóta is a Parnasszusra törekszik az emberi akarat, mert véges mivoltának érzetében többre, nagyobbra törekszik, mint ami számára a természettől megadatott.

Minden nemzet büszke a maga Ikarusára. Ha végigfutunk repülési vágyak megnyilatkozásainak hosszú során, a lehetőségek elgondolásában mindig ott találjuk a kor szellemét és felfogását. S amilyen mértékben a végtelen távlatok szemléletéből, az ókor tapogatózó próbálkozásain keresztül a mindinkább értelemre és szellemre épült újkor felé közeledünk, olyan mértékben enged az elképzelésből az értelmetlen tévelygés s válnak a megnyilatkozások mindig észszerűbbé.

A kínaiak, föníciaiak, asszírok és babiloniak kultúráját ismerjük a legrégebben azok közül, amelyek mai fogalmaink és elképzeléseink szerint is értelemszerűeknek mutatkoznak. A kínaiak mondavilágában ott szerepel már a sárkány, melynek őse az özönvíz előtti időkben minden bizonnyal a gyíkszerű hüllők egyike, talán a Brontosaurus és Pterodactylus egyesítéséből származó hüllőóriás lehetett. Kína, amely öt évezred távlatában is már otthonos volt az üvegkészítésben, festészetben, amely maradandó remekeit hagyta hátra az utókornak, lelkivilágában még a babonák korszakában élt. Ám a sárkány, amelyről annyit tudott, hogy a növényevők családjába tartozó ősgyíkok egyike volt, tehát emberhússal nem

igen táplálkozhatott, elképzelésében mégis mint szörnyű hüllő élhetett. így varázsolta fantáziája olyan félelmetes ábrázatúvá, amint azt mithológiájának számtalan megnyilvánulásában találjuk.

Azt is tudta, hogy a sárkány, bár nem a madarak családjába tartozott, szárnycsonkjai segítségével ugrásainak hosszát úszómozgással növelni tudta. Így vált képzeletében a sárkány a szárnyasok világának szörnyetegévé. Mi sem természetesebb, minthogy képmását is ilyen formában igyekezett megalkotni.

De a külső jelenségeken túl, elképzelésnek most már kivitele az, ami bennünket ámulatba ejt. Sok olyan jelenséggel találkozunk itt, amely arra vall, hogy ez a magas kultúrájú nép a fizika alapfogalmaival is tisztában lehetett. Ismerték az ellenállást és annak kihatását. Tudtak számítani s minden síkban ábrázolni. Megalkották a sárkányt, melynek eredeti kivitelezése a levegő haladásirányára merőlegesen mozgatott ferde sík ellenállásának és emelőerejének ismeretét tételezte fel.

Egyszerűségében is milyen csodálatos volt ez a sárkány. Rövid, vastag kígyó formájában alakították ki. Egymás mögött párhuzamosan sorakozó és a fejtől a farok felé vékonyodó, kerek papírlapocskák alkották a kígyószerű testet, olyanformán, hogy a négy világtáj felől a lapocskákat egymással összekötő és az egymástól való távolságát szabályozó zsinegek a síkokat a haladás irányára enyhe szög alatt beállni kényszerítették. íme a mai sárkányuk őse. Ha nálunk a sárkány egyetlen szelvénye szerepel is s azt hol négyszögre, hol körtealakra, hol meg hat-, esetleg nyolcszögű formára alakítják is, lényege ugyanaz. Miután azonban az egymás mögé helyezett síkok nyújtotta stabilitás hiányzik, a gyermekek sárkányaira az egyensúly biztosítása céljából hosszú farkot kötnek.

A sárkány emberi értelem szüleménye. A mondakörben azonban se szeri, se száma azoknak a mosolyogni való elképzeléseknek, amelyek azonban az akkori kor emberének értelmi szintjéhez alkalmazkodtak s a kor felfogásának hű kifejezői lettek. A németek Walkűrjei, a rómaiak Merkúrja persze éppúgy mondvacsinált alakok s repülésük pusztán fantázia szüleménye, mint Xiaxares perzsa király sasoktól vont trónja.

A monda szerint a nagy király uralkodói nagyságához méltó tervet eszelt ki. Fogságba ejtett és hosszú időn át éheztetett sasokat kötözött trónusához, majd beleülve, egy hosszú rúdon a nagy ragadozók ínyenc falatját nyújtogatta az éhes állatok fölé. Mi sem természetesebb, minthogy az éhes madarak vad szárnyalással vetették magukat az elérhetetlen csemege után, eközben magasra vonták a trónt...

Bájos dajkamesék, gyermekkorunk „egyszer volt, hol nem volt"-jára emlékeztető mondák alakjában gördül tovább az idők szekere. Kötetre való kerülne ki a legendák hosszú sorából, de a naivitás, hozzá nem értés és értelmetlenségek zűrzavarából toronymagasságra emelkedik egy óriás szellem megnyilatkozása, amely az emberi vágyódások történelmében új fejezetet nyit.

Leonardo da Vinci leül, papíron rajzol és számol. A nagy alkotó percegő tolla alól és szénkrétája nyomán még bonyolult szerkezetű, de emberi szellem alkotta tervek varázsolódnak elő az izomerővel való repülés problémájának megoldására.

A sokoldalú lángész megkísérli Ikarus repülését realizálni. A mondából valóságot próbál varázsolni. A mechanika még alacsony fokon áll, az erőgépek csak súlyokat emelnek, s haladó mozgás előidézésére képtelenek. Az emberi elme még nem fogja fel a madár repülésének

titkát. A kor embere üreges csontokat sejt, amelyek levegővel telvék, — zsalus szárny szerkezetet képzel el s a tollak finom izomzat irányította mozgását tételezi fel. Feltevése szerint tehát a képesség magában a repülő lényében rejlik. Leonardo tudja, hogy a madár ösztönadta képességeit át nem veheti. De nem sejti, hogy emberi erő képtelen saját súlyának emelésére. Bízik az alkotóerőben, mely az ősi ösztönt pótolhatja ...

Kutatja az emberi erővel, szárnyak segítségével végrehajtandó repülés lehetőségét. A nagy elme erőátviteleken gondolkodik. És krétája nyomán olyan erőgépek vázlata kerül papírra és nyújt fogalmat elképzeléseiről, amely a Ma emberét is csodálatba ejti.

De a lángész, mely a milánói Sforzákat alkotta meg, a teremtő zseni, mely örök időkre biztosította alkotásainak halhatatlanságát, a repülés gondolatában icariádát élt át.

Minden gondolatnak korához kell érnie. Leonardo eszméje századokkal előzte meg a megvalósulást s az utána következő századok emberének értékes támpontot nyújtott.

S most elérkezünk a repülés fejlődéstörténetének magyar vonatkozásaihoz.

A XVIII. század elejéről felködlik előttünk a magyar Icarus, Cyprian páter alakja.

Vajmi keveset tud róla a történelem.

A felvidéki nép ajkán élő monda szerint, a barát magakészítette szárnyak segítségével, megejtve egy leány varázslatától, éjnek idején elszállt a Dunajec-menti Veresklastrom faláról a Tátrában lévő Halastóhoz, ahol aztán kővé meredve, ma is látható szikla alakjában, amelyet a nép, sőt a Tátra-kalauzok is Mönch-nek, barátsziklának neveznek.

Ezt a mondát többen feldolgozták. Lindner Ernő, a szepesiek kitűnő táj szólás-költője „En räuden Klaeuster wor Emaeul der schaenste Jong van Zaepserland” — kezdetű balladájában természetesen költői szabadsággal meséli el a felvidéki ifjúnak történetét, aki „borzasztó okos” mivoltában csodálatos szárnyakat alkotott magának. Egy alkalommal egy kis madár kopogott be ablakán és szólította ki a holdvilágos éjszakába s az ifjú felöltve szárnyait, elrepült kedveséhez, míg a merészség miatt haragvó istenek le nem sújtották a vakmerőt.

Régen kísértett már a Cyprián mondával kapcsolatos adatok felkutatásának vágya. Nem is lehet közömbös számunkra, hogy élt valaha egy nagyszerű magyar ember, gondolkodó fő, ki korát megelőzve, olyan megoldást talált, amely a néhány évszázaddal előtte élt halhatatlan zseni minden igyekezete ellenére sem volt megvalósítható.

Hónapokon keresztül bújtam a könyvtárakat, régi folyóiratok sárgult lapjain kutatva nyomok után. Lehetetlenségnek tűnt fel, hogy itt élt légyen közöttünk az úttörő, aki a repülés apostolaként, nemzeti dicsőségünk aranylapjaira ira nevét s emléke mégis elvész nyomtalanul. Ha minden nemzetnek megvolt a maga úttörője, méltán lehetnénk büszkék a sajátunkra.

Mennyit kellett böngésznem, olvasnom, anélkül, hogy a rege eredetének nyomára akadtam volna.

Lassan mégis kialakult a monda képe, amennyire azt a még rendelkezésre álló adatokból sikerült kialakítanom.

A Tátra északkeleti oldalán kanyargó Dunajec felső folyásánál, Sublechnice közelében kolostor romjai állanak, amelyet tégláinak színe után Vörös Klastromnak hív a nép. A kolostort 1319-ben alapította a Lapis Refugii priorja, Márton s abban kezdetben karthauziak laktak,

majd később Mattyasovszky nyitrai püspök Itáliából a camaldu'li szerzeteseket, vagyis néma barátokat telepítette oda, akik a Dunajec lazachalászatát bírták kiváltságul. — A néma barátok fogadalma a rend tagjait örök hallgatásra késztette. Mennyi önuralommal s az önmegtagadás mekkora lelkikészségével kellett megáldva lennie annak, ki a rend falain belül kívánta leélni életét...

Ebben az időben a kolostornak 12 tagja volt. Közöttük élt Cyprián, aki nem is barát, hanem úgynevezett laikus fráter, a rendnek orvosa volt. Korának kiváló tudósa, megáldva mindazon tehetséggel, amely alkalmas volt, hogy személyének tiszteletet szerezzen. Nemcsak orvos, de botanikus is volt. Rendkívül értékes herbáriuma, mely 1764-ből való, magában foglalja a Magas Tátra és a Szepesség 272 gyógynövényét, közli azok latin, német és tót neveit s főleg betegség esetén való alkalmazásukat.

Ennek a poprádi múzeumban őrzött és barna kutyabőrbe kötött munkának címlapjából kitűnik, hogy páter Cyprián tudós, természetbúvár, alkimista, tűzmester, asztalos, tükörkészítő, festő és ezermester volt, tehát átlagot meghaladó képességekkel megáldott ember, — nem csoda, ha a repülés kérdése is foglalkoztatta.

Harminc évvel később, 1807-ben jelent meg Bre~ detzky Sámuel komoly munkája „Neue Beitraege zur Topographie und Statistik des Königreichs Ungern" melynek „Haligowetz und Rothes Kloster" című fejezetében a következő ékes közlés olvasható:

„A magány gyakran hat termékenyítőleg a feltaláló szellemre. Mielőtt még a világ aerostatokról csak hallott is volna, már kísérletezett itt egy Cyprián nevű szerzetes, hogy magát szárnyak segítségével a levegőbe emelje. Szerencsésen el is jutott a Korona-hegy tetejéig.

Bővebbet mond Reissig „hites matematikus”, Gömör megyének a XIX. század elején élt mérnöke, aki a következőképpen ír róla:

„A barát éveken át dolgozott a klastromban lévő laboratóriumában két szárnyon, amelyeket karjára csatolt. Ennek két nyúlványa is volt, melyeket a két főszárny óraszerkezettel hozott mozgásba. A kísérlet egy holdvilágos estén történt. A klastrom magas kőfal kerítéséről indult el a barát. Hosszan lebegve, valósággal úszott az űrben, míg a Korona-hegy tetejéig nem ért.”

Két évtizeddel később ismét találkozunk Cyprián léniájával. A Hasznos Mulatságok 1825-ik évfolyamában, a kor nyelvezetének megfelelő ékes szövegezésben az ismeretlen szövegköltő a következőképpen elmélkedik:

„Nem ama bétsi órás Degen Úr volt az első, aki próbát tett mesterséges szárnyak segedelmével magát a levegőbe emelni, hanem előtte jó idővel a Veres Klastromban, mely a Kamara jószágaihoz tartozik, Szepes megyében egy Cyprián nevű fráter tett először próbát a Kárpát hegyen a mesterséges szárnyakkal a levegőbe repülni. Többre is ment ezen próbájával, mint Degen Úr, mert nem szoríttatá magát egy lóiskolába, mint ez s nem vett maga segedelmébe egy két levegő golyóbisokat (Luftballon), hanem szabad levegőben, a Korona nevű hegy bércéről repült fel jó magasan.”

Idáig jutottam megállapításaimmal s bizony be kellett vallanom, — nem valami messze. Hiszen a rendelkezésre álló adatok olyan általánosságban emlegetik a barátot. hogy fel kellett tennem, miszerint a jószándékú megemlékezők is csak egymás nyomát taposták s vajmi kevés fáradtságot vettek maguknak, hogy Cyprián históriájáról közelebbit kiderítsenek.

Bár lehet, hogy hiába is tették volna. Mennyi értel-

met adhatott a dolgoknak az, akinek a kérdés lényegéről leghalványabb sejtelme sem lehetett. Ha Cyprián élt és alkotott is, vajh ki tudja, maradt-e annak írásban bármi nyoma. Amint ma tudjuk, kora nem volt iránta megértéssel, kísérleteit Istenkísértő boszorkányságnak nyilvánította. Nyitra püspöke elrendelte az „Ördög szekerének" nyilvános megégetését, amelyet az egykori krónikások szerint Szepes-Béla piacán, nagy tömegek durva röheje és hangos kiáltozásai közepette hajtottak végre a „gonosz tselekedeteknek miatta megengesztelésül."

Nem, sem szárnyaiból, nem búvárkodásainak írásos emlékeiből nem maradt fenn semmi. Milyen iróniája a sorsnak, hogy nagy emberek, nagy alkotásai megsemmisülnek, s nem maradhatnak az örökkévalóságnak. Kései századok is csodálattal adóznának annak, mit kora nem ismert el. Itt állunk tehetetlenül, korának nagy elméje s a teremtő lélek nagy megnyilatkozásának emlékein merengve és nem találunk kiutat. De kutatva fürkészünk a múlt távlatában s értelmet keresünk a történéseknek.

Nem hagy nyugodni a gondolat, hogy az írásos emlékeket, Cyprián életének mozzanatait, nagy művének megismerését a feledés homálya borítsa. Avagy tényleg csak legenda már... Képzeletszülte álomkép, mely olyan korok kísérője volt, amely a kérdés lényegét még nem ismerte fel?

Forduljunk a következtetéshez. A századok szellemet, felfogást átformálhatnak, de a történések színhelyét meg nem változtatják. — A Dunajec kanyargó csíkja ott vész el a Magura hegyhátai között s évszázadok óta változatlan hűséggel zárja magába elvonatkoztatott életének bensőséges titkait s a vidék romantikáját.

Mind mélyebben hatott át a gondolat, hogy nyomra

kell találnom. S a szerencse segítségemre jött. Négy heti szabadságom meghozza vágyaim teljesülését.

Andor bátyám a Tátra alján állja az elszakított magyarság nehéz harcát a cseh szellemi elnyomatással szemben. Az országos hírű sportember a Tátra egyik legrégibb és legalaposabb ismerője, aki a Tátra-kalauz megírásával először tárta a Kárpátok rajongói elé ennek a hegyvidéknek csodás szépségeit s adott útmutatást az odavágyóknak. Ö lehet leginkább kutatásaimban segítségemre.

S amikor 1933 telén hozzá feljutottam, két napot sem pihenve, bátyám társaságában első utam a Magurába vezetett.

A csodás fatemplomú ősi cipszer városka, Késmárk volt kiindulási állomásunk. Csikorgó tél volt és friss hó borította a tájat. A kéthengeres kis Tátra, ez a hegyvidékre épített pompás kis kocsi tompa dohogással dübörög velünk a környező mezőkkel összefolyó szűk országúton. Vígan futunk keresztül Szepesbélán, — az út még lassan emelkedik. Rövid félóra alatt beérünk a Magura aljába s a szerpentinek előtt egy percre megállunk.

Csodálattal bámulom meg immáron harmadszor a legnagyszerűbb vitorlázó terepet, amelyet a természet valaha megalkotott. Vagy 100 méter magasságba emelkedik ki a lankásan dombosodó terephullámokból a koporsó alakúi Kriegowszka, amelynek — talán 30 fokos — a nálunk uralkodó szélirányra merőleges északnyugati oldala a legcsodásabb lejtő, amelyet valaha láttam. A hegyhát lapos teteje billiárd-asztal simaságú, óriási gyepes rét, mintha a Mindenható is motoros leszálló helynek és repülőgépvontatásra teremtette volna. A csodás hegy délkeleti lejtője, a hegy lábánál fokozatosan csökkenő szög

alatt nagy kiterjedésű sík mezőbe fut le, olyan iskolalejtőt alkotva, amelynél jobbat elképzelni sem lehet.

Szinte elbűvölten állok a természet-alkotta gerinc délnyugati oldalán, amely két-háromszáz méter szélességével még itt is vitorlázható. Valóban tűnődni lehet, vájjon nem emberi kéz alkotta-e meg ezt a tökéletes formát, amilyent a vitorlázó repülők milliós gárdája legszebb álmaiban sem tud elképzelni.

Az idő sürget, a világosság órái rövidek, sietnünk kell tovább. Az út emelkedik, s meredek szerpentineken kanyarog velünk a Magura csúcsa felé. Az amerikai tető szélárnyékában meghúzódva átengedem magam a táj szépségei élvezetének. Lélekben ott járok már a Dunajec kanyarulatában s próbálom elképzelni azt a képet, melyet Andor bátyám festett a klastrom romjairól.

Mert a legendás események színhelye, az egykor híres Vörös Klastrom, ma már csupán rom. Harminc év előtt munkások dolgoztak udvarán, akiknek vigyázatlansága folytán tűz hamvasztotta el. A cseh uralom nem nyilvánította védett műemléknek. Sublechnice szerény polgársága pedig a maga mérsékelt anyagi eszközeivel, vajmi kevéssé áldozhatott reá s maradt minden úgy, ahogy a tűz és enyészet romba döntötték.

Hágin keresztül, Hanusfalván át érjük el a szeszélyesen kanyargó Dunajecet. Vize itt-ott keresztül csillan a felületét borító vékony jégkéreg felett, — az út most a Dunajec folyását követi.

A kis Sublechnice község paplakánál megállunk. Andor bátyám presbiteri teendőinek ellátására visszamarad, én pedig nagy benső várakozással indulok neki a Vörös Klastromhoz vezető kanyargó útnak, hogy az évszázados legenda színterén hallgassam nemes múltról regélő romok vallomását.

Amint a hatalmas kőkereszt a klastrom bejáratánál őrt álló fák közül előbújik, a lombjukat vesztett ágakon keresztül megpillantom a legendás kolostor falait is.

Az oldalsó bejárathoz épített szűk kis bódéban megtalálom a romok őrizőjét. Előadom jövetelem célját. A jő öreg vállat von:

— Tessék csak, tessék, járnak ide annyi turisták, hogy az Isten se győzné őket számontartani. Aztán csak összefirkálják, ami hely még pusztán maradt s elvinnék a torony gombját is, ha le nem égett volna.

Nem kísérlem meg, hogy az öreget meggyőzzem, de szeretnék egy kis megnyugtatással szolgálni s azért felajánlom, kísérjen el utamon, szívesen jutalmazom fáradtságát.

— Hát el tetszett-e azt a Baedekert hozni, bár abba nem sok van írva, de többet az igazat megvallva én se tudok. Csak mesélnek itt sokat az emberek. — nem lehet eligazodni azon.

— Mondja kérem — szakítom félbe az Öreg iamentációját, — tud-e valamit az itteni barátok dolgairól? Hallott-e valamit egy Cyprián nevezetűről, aki repülő volt?

Csodálkozó mosollyal néz rám. Hitetlenkedve csóválja a fejét,

— Repülő? Akkor uram még aligha szálltak fel az emberek, még kevésbbé a papok, hacsak meg nem dicsőültek.

— No jó öregem, hát majd körülnézek egy kicsit, — most csak igazítson el, merre találom a refektóriumot, mert úgy hallottam, hogy abból még valami látható.

Ápolatlan udvaron keresztül botorkálunk előre a pár lépésnyire emelkedő, részben romban heverő falazat felé. Kapunak, ajtónak nyoma sincs már. Ívelt boltozaton

átbújva, előbb egy nagyobb terembe lépünk, mely a templomnak oldalhajója lehetett. A roskadt tetőzet alatt évtizedek óta befolyó esővíz elmálasztotta a méter vastag falak vakolatát, amelyeken itt-ott az egykori festések nyomai láthatók. Egy oltárszerű képződmény fakult aranyozással, oldalt egy szószék, középen keresztelő medence maradványai. Áthaladunk a töredezett kőkockákkal fedett helyiségen és az oltár mögött megbúvó alacsony nyíláson keresztül, a hat méter hosszú, de mindössze két méter széles refektóriumba érkezünk.

Csodás látvány, melyre megbűvölten állok meg, míg lassan hozzábátorodom. A megmaradt sekrestyében 12 imapad, háttámlájukon festett jelenetek a barátok életéből. A vörös fenyőből készült remek bútordarabok egykor dús tűzaranyozását vörösre patinázta az idő. Lótuszlevelek markolják a támlák szegélyét s fogják közre a fára festett képeket. Az egyiken csuklya nélküli barátruhás alak mutat fel, a részben erdőborította Koronahegyre, — elrévedő pillantása mintha a távlatok végtelenjét kutatná s lelke magas szárnyalással követné pillantását — Cyprián.

Szembenállók a székkel, melyen a legendák csuklyás álomlovagja adta át magát ájtatos érzésének, hogy lélekben vezekeljen Istenkísértő gondolataiért. Vájjon szellemének megfelelő tisztánlátás világossága élt-e a barát lelkében, vagy őt is lenyűgözte gondolatainak, vágyainak merészsége? Hitt-e abban, hogy öntudatlanul is a művelődés és haladás fáklyahordozója, vagy csak a kutató elme kényszerérzetének megszabott útját követte? A refrektórium néma csendje nem ad rá választ.

Kinézek az ablakon, amelynek üvegtáblái a fényt átbocsájtják, de átláthatatlanok. Az egyik kitört ablak egy darabját kezembe veszem. Tengerzöld színű, hullámos

változó vastagságú üveglemez, telve levegőbuborékok apró pontjaival. Öntött üveg. Ennek a néma romnak minden köve, elpusztult berendezésének minden megmaradt darabja elmúlt századok történelméről beszél.

De a falakat — megértem az öreg sekrestyés kesergő panaszát — az emberi butaság, léleknélküliség és kultúrátlanság égbekiáltó nyomai éktelenítik. — Miért kellett mr. Crown-nak, aki valamelyik társasutazás keretében, szerencsétlenítette a Tátrát megjelenésével, ilyen vastag krétával és betűkkel örökíteni meg nevét? Száz meg száz hasonló felírás szántja végig a refrektórium falának szentképeit, a híres sedilisek támlaképeit, a bejárat keretének cirádáit és a simára kapart kövek felületét egyaránt. A latin közmondás örökéletű igazságát innen példázhatnánk: Nomina stultorum, jacent ubique locorum! — Az ostobák nevei minden helyen megtalálhatók. Ha a vandalizmus, amely ezeknek az utolérhetetlen becsességü emlékeknek szépségét ilyen barbár kézzel rontotta le, megszólalna» hangja mellett elveszne a jerikói trombiták harsogása is.

Még összejárom a kazamatákat, amelyek egykor a barátok cellájául szolgáltak. Keresem Cyprián apothékáját, amelynek berendezési tárgyai az első tűzvész után részben megmaradtak. De az emlékgyüjtők kíméletlen szenvedélye még a nyomokat is eltüntette.

Egy kicsit lehangoltan botorkálok a málladozó kövek s a falakról lehulló vakolat törmelékei között, s érzem, hogy a látottak nyomasztólag hatottak rám. A szabadba vágyom, az utolsó mentsvár, a „helyszín” után.

Felkapaszkodom a bástyaszerű hatalmas falakra. Tetején másfélméteres szélességben valóságos sétaút kínálkozik. Nyolc méter magasságból nézek alá a falak lábainál csörgedező patakra s elgondolkodom. A falakról Cyprián vajmi keveset röpülhetett.

Elbúcsúzom az őrtől s gyors léptekkel indulok az előttem meredő lejtők felé. A Drei Kronenberg égbenyúló üstöke hívogatóan integet. A középső oromnak a Dunajec felé néző meredélye úgy szakad le ezerméteres magasságából, mintha gigászi hóhér pallósa csapta volna le.

Kőről-kőre szökellve, átlábalok a sekély vizű patakon. Néhány száz lépés után meredeken kapaszkodom a hegy oldalába vezető túristaúton. Tíz percnyi gyaloglás után megbontom sálamat, újabb 10 perc múlva kigombolt kabáttal fújtatok az erős kapaszkodón. Minden lépéssel tágul a kilátás, de tágul a tüdőm is, — a mászás üteme még változatlan.

Fél óra múlva már csak vontatott lépésben haladok. Mind sűrűbben állják utamat sziklák s figyelmeztetnek, hogy a Kronenberg megmászása mégsem stílszerű utcai cipőben. Ám időm rövid s szinte vonz az egyre táguló láthatár.

Minél feljebb jutok, annál világosabb előttem, hogy a Koronahegy szerepe Cyprián repülésében nem alaptalan. Szinte izgalomba hoz, amint váltakozva mérlegelem a lehetőségeket. Lépésről-lépésre újabb kiszögelések kínálják helyüket az eiugrani szándékozónak s valószínűleg, hogy ikarusi szárnyak birtokában magam is kísértésbe esnék.

Közel egyórás erős kapaszkodás után végre a csúcson vagyok. A sziklák kiugró párkánya még takarja a lejtőt» — lassan előremászok s egy előrebukó sziklán megfogózom.

A szezám nyílt meg alattam. Jő, hogy fogózom, mert előreszédültem volna a feneketlen mélybe. Alattam tátongó űr, — mintha elveszett volna alólam a talaj s Moszabadon lebegnék ég és föld között.

Csodás kilátás nyílik a lengyel Tátrára s a Dunajec kanyargó völgyeibe látok. Úgy trónol a Koronahegy környezete felett, mint a koronát ékítő diadém. Néhány percet a kilátás élvezetének szentelek, míg a megerőltető mászástól ziháló tüdőm megnyugszik, aztán már nyugodtan vizsgálódom.

Ötszáz méteres lejtő, csaknem 70 fokos meredekséggel fut le a mélybe. Nagyszerűbb starthelyet nem is alkothatott volna a Mindenható. Nem kell, hogy valaki a repülés rabja legyen, de még csak merészebb fantázia sem kell, hogy önkénytelenül ne elsőben is a repülés gondolata kísértsen.

Cyprián innen repülhetett!

Megkísérlem az eseményt visszaálmodni.

Cyprián szárnyai részben a denevér csont és izomrendszerével, de a madárszárnyak görbületével, vékony hártyabőrrel bevonva épültek fel. A szárnyvégek talán mozgathatók, — a mozgást szíjak közbeiktatásával a lábak végzik el. A test egyensúlyának fenntartására a madár farktollazatához hasonlóan uszony fedi a végtagokat.

Cyprián nem szaladt vakon a nagyvilágba. Az a 8 méteres kolostorfal sokat regélhetne előzetes kísérleteiről, amelyek során a barát kipróbálta szárnyainak hordképességet. Valami fenntartóerőt kellett adnia, különben nem merészkedett volna a Koronahegyre.

A középső sziklaorom lapos tetejének függélyes vetületi pontjától a Dunajec alája ívelő kanyarulatának túlsó partjáig a távolság 800 méter. Az így képzelt háromszög átfogója kb. 30 fokos lejtőt képez. Ha egy készülék ilyen szög alatt halad, két eshetőséggel kell számolnunk. Vagy rendkívül felgyorsul az igen meredek — mondhatnánk zuhanósebességet adó — pályán, vagy nagyobb a

süllyedő, mint a haladási sebessége. Ha tehát felteszem, hogy Cyprián magaszerkesztette szárnyaival siklani nem is tudott, de azok felülete elég nagy volt, hogy a barát súlyát fenntartsa, jó egyensúlyi helyezkedés mellett a szárnyak ejtőernyőként működhettek,

Ejtőernyővel pedig már 100 évvel előbb repült az egyház egy másik magyar papja, Verancsics Ferenc, aki ugyan, csak 20 méteres toronyból ereszkedett le, de készüléke is kezdetlegesebb lehetett. Ha Verancsics épkézláb úszta meg kísérleteit — többet, mert az egykori leírások szerint nyilvánosság előtt is bemutatta, — mért ne sikerült volna ugyanez Cypriánnak, aki emellett görbülettel bíró szárnyaival még előre is haladhatott.

Aki már a szárnyak mozgatásánál tartott, túl volt azon a laikus elképzelésen, hogy a viszonylag nagy szárnyakra ható ellenállást izomerővel próbálja ellensúlyozni. Kétségtelen, hogy Cyprián huzalokkal kikötötte szárnyait s így az előrehaladási sebessége a szárnyak felhajtó erejét csak növelte.

Látom a barátot, amint a hegytetőre érve, egy időre megpihen. Alig 20 kiló súlyú gépének felhozatalában néhány novícius segédkezett. A barát már megfigyelte, hogyan suhannak a nagy ragadozók a bércek lejtőin mozdulatlan szárnyakkal, ha a szél pontosan a meredélynek fújt. Cyprián is ezt a napot választotta.

A könnyű délnyugati szél meglobogtatja a kiterjesztett szárnyak végeit, amint a hajlított faívekre szerelt gép, ügyes kezek nyomán lassan alakot ölt. Cyprián még egyszer gondosan végigvizsgálja készülékét, aztán a szárnyak közét feszítő keretbe beléáll.

A Radziejawa felől most kel fel a nap. A barát ár-

nyéka úgy nyúlik át a szomszédos csúcsok ormain, mintha szelleme gigászivá növelte volna új világok álmodóját. A novíciusok szívdobogva, de áhítatos hittel figyelik a kísértő minden mozdulatát.

Alant a mélyben most ébred az élet. A kolostor kertjében szorgos kezek öntözik az ágyakat s a patak zuglóiban hosszú boton elfekvő hálót vetnek a lazachúzás útján. Ki venné észre azt a parányi alakot, mely ott válik el az égtől fehér szárnyaival övezetten a szörnyű meredély felett...

A barát lassú léptekkel, óvatosan hág a sziklákon felfelé. Szárnyait meg-meglibbenti az élénkülő szellő. Kámzsáját fejére húzta, csuháját vastag fehér kötél pólyázza dereka körül.

Most a szikla peremére ért. A novíciusok kétoldalt vigyázzák, hogy szárnyai vízszintesen maradjanak. A barát belelép a farokuszályt rögzítő sarukba, — eljött a repülés pillanata!

Pillantását az égre emeli. Keskeny arcán megenyhülnek vonásai. A nagy leszámolás előtt Istenéhez tér. Talán bocsánatkérés rebben el a keményen zárt ajkak közül s a kísértő segítséget kér.

Csak egy másodpercig tart megadó magábaszállása. Aztán felszegi fejét. Vonásai megkeményednek. Szemeiben fellángol az újkor emberének dacos győzni akarása. Homlokáról hite sugárzik, — akarja s érzi, hogy a sorsnak — Daedalusa lesz.

Lassan előre dől. A szél meglibbenti csuháját s belekapaszkodik a kámzsa széleibe. Gyors pillantást vet mindkét irányba, ahol a noviciusok hideglelős izgalommal, alig tudnak lábukon állani.

— In nomine Dei! — szól mintegy önmagának, s elrúgja magát a sziklafaltól. A novíciusok kezéből

kisiklanak a szárnyak s egy másodperccel később a barát alakja alátűnik a mélyben.

A hatalmas légnyomás megduzzasztja a felületeket, az esés lassul s Cyprián úszni kezd a légben. Harsogva zúg a szél a szárnyak körül s egy pillanatra szinte beléje fojtja a lélekzetet. Minden idegszálával a történéseket követve, teljesen tudatosan cselekszik. Alig lassúbbodott szabadesésszerű zuhanása, máris megállapítja, hogy egyensúlyi helyzete jó, de gyorsabban süllyed, mint szerette volna.

Már eltávolodott a sziklafaltól, — megkísérli a szárnyak mozgatását. Eddig nem próbálhatta, mert titkon végzett ugrásai olyan rövid lélekzetűek voltak, hogy szárnymozgatás kísérletekre nem lehetett alkalma. Amint azonban néhányat rúg a levegőben, úszómozgásra beállított felületvégei meglibbennek ugyan, de készüléke billegni kezd. Gyorsan megmerevíti testét s az egyensúly ismét helyreáll.

Nincs ideje megfigyelésekre, — a föld rohanvást közéig. Domboldalak, fák sietnek feléje a mélyből s a láthatár lebukott a körülzáró hegyek mögé. Cikázó pillantással keresi leszállása helyét, — már csak másodpercei vannak hátra.

Hosszan elnyúlt helyzetéből felemelkedik. Lábait ülőtartásban emeli mage elé, hogy a földetérés pillanatában meg tudjon állni. A hirtelen felmeredő szárnyak lefékezik esését, — szinte megáll a levegőben, aztán úgy érzi. mintha fenntartó ereje hirtelen megszűnt volna s kemény, nehéz dobbanással esik a zsombékos part fái közé.

Még hallja a közeli fűzfán fennakadt szárny reccsenését, aztán néhány másodpercre jótékony zsibbadás ejti kábulatba.

Öntudata lassan visszatér. Már érti a történteket.

Szeme kitágul és a Koronahegy irányába fordítja tekintetét.

Kevélyen, a felkelő nap fényében ragyogva emeli égnek üstökét a Koronahegy. S az ember, ki magasba tört, szegett szárnyaival hever a föld porában, melyből lett, s hová visszatért.. .

Mert a Természet nem tűr antagonizmust. A repülés gondolatának korához kellett érnie.

Nélküle talán még ma is megvalósulatlan lenne az évezredes álom.

TARTALOMJ EGYZÉK.

És mégis repülünk..... 5
Találka a híd alatt 11
Közel az Istenhez 19
Hetedhétországon 27
Sisiphus küzdelmei..... 62
Égszakadás..... 88
Szivárványhíd..... 98
Éjjel Paris felett..... 110
Triangle keresztje..... 122
Elsötétült a nap 138
Vakrepülés..... 154
Movero..... 178
Hegyek alján..... 197
Kormányzói bemutató 217
Fáraók földjén 229
A piramis varázsa 242
S. O. S. a sivatagban..... 252
Arabeszkek 268
A repülő barát legendája..... 294