

AMELIA EARHART

AZ UTOLSÓ ÚT

RÉVAI

HARCALEVEGŐÉRT

MŰEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET

A mű angol címe:
LAST FLIGHT

Fordította Kosáryné Réz Lola

*Soha nem koronázza
a halhatatlanság azt, ki az égi
hívást követni gyáva.*

Keats

Amelia Earhartnak.

Üres hát, vén Lorenzo, síri ágyad
s néma a felriasztott Taj Mahal.
Kék kézirat, sírja Ameliának,
tenger te, műved méltó hőst takar!
Ez sorsa. A közös sírt légi márvány
Ívvel jutalmul adta végzete?
Desdemona kendője, hova szálltál,
Júlia ajkán végső zord ige?
A bátorság ön-lényedből kiszállat
s hőssé parancsol, bár halál fogad.
De szűzi szirten vetünk végül ágyat
igazi hőseidnek, Áldozat.
Fönn szárnyal ő a jók s a szépek útján
s lenn türkiz síremléke mind a hullám.
Nathalia Crane

ELŐSZÓ

Amelia utolsó útjának történetét tárom fel...

Úgy terveztük, hogy ezeknek a feljegyzéseknek „Földközi út” lesz a címe. A sors másképp akarta. A könyv minden sorát maga Amelia Earhart írta.

Kábelen és telefonon küldte haza a naplórészleteket mindenünnen, amerre útja vitt, egészen Új-Guineáig. Sok feljegyzését később levelekben egészítette ki. Elküldte az útjelzőtáblázatokat is, — mind teli volt ceruzával odatetett megfigyelésekkel. A gép szűk ülésében gubbasztva firkálta, míg elrepült négy világrész felett.

Itt van azután a kézirat. Még itthon megkezdte a „Világközi út” összeállítását. Kiadójának megígérte, hogy azonnal nyomdakész anyagot kap, amint megérkezik.

Azért vállalta ezt a munkát, hogy kívánsága teljesülhessen s elindulhasson erre az útra. Mikor a márciusi baleset után visszafordult Honoluluból, mindent megtett, amit csak lehetett, hogy a könyv megjelenését mielőbb biztosítsa.

Amit még hozzátettem: olyanoktól származik, akik ismerték őt és egyetmást írtak róla.

Mindezt összeszöttem, hogy a magam számára összeállítsam Amelia útjának történetét — sőt nemcsak ma-

gannak, hanem mindazoknak, akik szerették és örömmel emlékeznek bátor, életvidám egyéniségére.

Ha az idő kissé enyhíti gyászomat, talán még egy könyvet írok. Amelia Earhart teljes élete történetét.

Közös munkánk és szórakozásaink gazdag és szép éveiben gyakran volt fölöttünk fenyegető felhő: a veszedelem árnyéka. De ne gondoljuk, hogy mindig baljós, fekete felhő volt ez. Inkább vidám, ezüsttel szegett felhőcske, ami éppen csak emlékeztetett egyre-másra, hogy el ne feledjük.

Amelia világosabban látta ezt a felhőt és bátrabban beszélt róla, mint én.

— Egyszer, — mondogatta — egyszer majd szépen lepottyanok én is. Annyi tennivalóm van még, olyan érdekes az élet, olyan nem szívesen mennék el, de hát...

Ha repülőútra készülődött, mindig tudta, hogy mit kockáztat. De ilyenkor is inkább másokra gondolt, mint önmagára.

Gyakran mondta, hogy amikor egyedül repülte át az Atlanti-óceánt, akkor tíz százalék volt a siker lehetősége, a Honolulu—Oakland-útnál pedig ötven. Hogy milyen százalékarányt állított fel magában az utolsó út megkezdésénél, nem tudom. Csak azt tudom, ha a repülésével kapcsolatban félni kellett valamitől, én voltam jobban megijedve.

— Nem akkor kell félni és aggódni, mikor az ember már indul, — mondta mindig — hanem három hónappal előtte. Akkor határozzunk, érdemes-e vállalni a kockázatot, megéri-e az esetleges siker. Ha igen, akkor abba is hagyhatjuk az aggodalmaskodást. Az csak egy-egy több kockázatot jelent. Mindenféle visszahatása van, elgyengíti az embert. Hamlet, — tette hozzá kedves mosolygásával, amire vissza kellett mosolyogni — Hamlet rossz pilóta lett volna. Túlságosan sokat aggodalmaskodott.

Úgy határozott, hogy ez a földkörüli út lesz az utolsó rekordteljesítménye. Mielőtt elutazott volna márciusban Oaklandból Honoluluba, egy barátnőjének is elmondta Amelia, amit nekem már előbb mondott...

Most aztán, úgy látszik, csakugyan nem fog repülni többé. Tudjuk, hogy minden bizonyíték megvan reá ... Mégis, a józan belátás ellenére is, ott él bennünk a re ménység, hogy valami csodálatos módon egyszer még visszajön ...

Sok-sok kedves emlék közül kettő jut hirtelen az eszembe.

San Franciscóban egy este együtt néztük a Csendes-óceánt.

Egy reggel pedig Miamiában a szálló ablakából a napkeltét lestük az Atlanti-óceánon. Amelia soká állt ott csöndesen mellettem mind a kétszer. És mikor végre megszólalt, majdnem ugyanazt mondta:

— Milyen nagy ez az óceán... mennyi rengeteg víz!

Halk, fojtott sóhaj kísérte a szavait, de rámpillantott és mindjárt utána biztató, megnyugtató módon nevetni kezdett.

Megkérdeztem tőle, nem mondhatna-e le a tervéről. Annyi minden szép van az életben ezen kívül is. Minden szavára tisztán emlékszem, amint felelt:

— Kérlek, ne kívánd. Úgy érzem, meg kell próbálnom. Körül kell repülnöm a földet. Gondosan mérlegeltem a dolgokat. Ha ezen túl leszek, teljesebb és gazdagabb lesz az életem. Akkor megelégedett leszek. Utána jólesik majd a pihenés és öregedés.

Azt hiszem, talán megérezett valamit. A pihenés végre valóban megadatott neki.

— Ha meghalok, — mondta — legszívesebben a gépemen szeretnék meghalni. Gyors halállal.

... Értse meg mindenki: ez nem gyászjelentés, hanem szép és boldog élmények krónikája. Ilyennek akarta ő a könyvét. Bár kisugározna minden lap valamit Amelia Erhart lebilincselő kedvességéből és varázslatos egyéniségéből. Bár mindenki megérezné, hogy nemcsak a levegő, de az emberi szellem birodalmának is diadalmas hőse volt.

George Palmer Putnam

Míg valaki pilóta lesz

A pilóta mindig álmodik.

Hogy mikor kezdtem álmodozni arról, milyen jó lenne többmotoros gépen ülni? Talán 1935 májusában.

Megállás nélkül repültem akkor Mexico City-ből New Yorkba. Tampicotól nyílegyenes vonalban szálltam New Orleansig és ez több mint hétszáz mérföldet jelentett a mexikói öböl felett. Nem volt túlsók felhő, tisztán láttam, mi van alattam. Sok, sok, rengeteg víz volt mindenfelé.

Azelőtt kétszer repültem már el az Atlanti-óceán északi része fölött és egyszer Hawaiból Kaliforniába mentem gépen. Mind a három utat főleg éjszaka tettem meg, s a nappali órákban nehéz, sűrű felhők takarták a földet. Így történt, hogy az össze-vissza körülbelül hatezer mérföldnyi óceánrepülés mellett sem láttam sokat az óceánból.

Most, hogy fényes nappal volt és jó látási viszonyok mellett repültem, a Mexikói-öböl nagyon nagynek tűnt. És víz, víz mindenütt. Az ember állandóan azzal a gon-

dolattal játszott, mi lenne, ha a Lockheed Vegám egyetlen motorja egyszerre beadná a kulcsot. Nem mintha húséges Darazsam egyszer is cserbenhagyott volna, vagy akár szelíden is megpróbált volna ellenkezni azzal, amit én akartam. De hiába, a legtokéletesebb gép is csődöt mondhat néha.

Így aztán azon a napos reggelen, amikor csak vizet láttam magam alatt mindenfelé, azt ígértem az én szép piros Vegámnak, hogy nem viszem többé ilyen útra. Magamnak pedig azt, hogy ha még egyszer nekiindulok az óceánnak, a gépemnek több motorja lesz.

Ez volt tulajdonképpen a legkezdeti a földkörüli út tervének. Hogy hol terem olyan fa, amin drága többmótoros repülőgép nőhet a számomra, fogalmam sem volt róla. De azt tudtam, hogy milyent szeretnék. Elektra Lockheed-gépet, a Vegám nagy testvérét, Darázs-mótórokkal.

A pilóta egyszerűlelkű és bizakodó. Annyira, hogy egészen nyugodt voltam benne: valaha, valamiképpen teljesülni fog az álmom. Amint a díj a kezemben volt, most már ez a feladat tűnt a legszebbnek előttem: körülhajózáni a földet a levegőben, az egyenlítőhöz minél közelebb.

Mielőtt az út előkészületeiről és magáról az utazásról szólnék, úgy gondolom, jó lesz, ha röviden megemlítem, hogyan lett a kisleányból, aki mindig repülni vágyott, pilóta.

Tízéves voltam, mikor először láttam repülőgépet. Gondosan elkerített kis térségen csücsült, Des Moinesben, a jowai állami nagyvásáron. Rozsdás drótból meg

fából volt összeszerkesztve s egyáltalán nem tűnt valami érdekesnek. Egyik felnőtt ismerősöm, aki a közelben álldogált, megmutatta nekem és azt mondta:

— Nézd csak, kicsikém, ez repül.

Odanéztem, ahová mutatott, de őszintén megvallom, sokkal jobban érdekelt egy kifordított barackos kosárkából készült furcsa kalap, amit meg is vettem tizenöt centért.

Hogy a pszichoanalitikusok találnak-e valami összefüggést az élmény és későbbi fejlődésem között, nem tudom. Ma gyűlölöm a kalapokat s nem tűröm a fejemen néhány percnél tovább, akkor is csak ha muszáj. Egészen bizonyos, hogy a legdivatosabb és leggyönyörűbb kreációra sem néznék rá pillanatra sem, ha valahol egy repülőgép lenne a közelben.

A következő repülőgép, ami már mélyebb hatást tett rám, a békekötés idején került a szemem elé. Újra vásárban voltam. A torontói nagy kiállításon. Egy barát-nőmmel, aki akkor fiatal asszony volt, elmentünk a háborúból visszajött gépek repülőbemutatójára. A hadipilóták voltak a nap hősei. Ott kellett lenniök minden társasági összejövetelen, közben pedig a tömeget mulattatták mutatványaikkal. Különös emberek voltak, de a gépjük is elég különös volt. Abban az időben még ugyancsak gyerekcipőben járt az aviatika. Hogy mit tehetett a pilóta? Körülbelül háromfélé: *a)* néhány ritkán jelentkező utast rövid útra vitt a gépjén, *b)* néhány még ritkábban jelentkező növendékét tanított repülni és *c)* mutatványokat végzett.

Az az ötlet, hogy a repülőgépet rendes közlekedési

járműnek lehessen felhasználni, senkinek még esze ágába sem jutott.

A barátnóm, meg én, hogy minél jobban lássunk, ott álltunk meg egy kis üres tér közepén. Néztük, hogyan forog és kering egy kis gép a levegőben. Az ég kékjén egészen feketének tűnt, csak akkor látszott, hogy piros a szárnya, ha rátűzött a délutáni nap. Tizenöt vagy húsz pernyi repülőbemutató után a pilóta úgy tett, mintha a tömeg közé akarna leereszkedni. Most, hogy magam is pilóta vagyok, megértem, miért ijesztgetett minket. Unta a dolgot és bosszankodott. Bemutatta minden furfangját s most már nem tudott mit tenni — ő is mulatni szeretett volna kicsit. Figyelte, hogyan szaladnak szét a népek, amint a fejük fölött berregett a motorjával.

Az 1918-as pilóták, hogy a tehetetlenségüket kiéljék valahogyan, amiért sehová sem mozdulhattak, olyanokat tettek például, hogy mozgó tehervonatok tetején kárkáztak végig, hajók fölé szálltak le egészen alacsonyra, hogy a rémült utasok hasrafeküdtek a fedélzeten, rémítették a békén csónakázó, vagy tisztásokon uzsonnázó kirándulókat. Manapság, persze, kidobnák a pilótát az ilyen tréfák miatt.

A két magánosan álldogáló fiatal fehérszemély bizonyosan ilyen csínyre csábította a leszálló pilótát. Ezt mondhatta magában: hű, hogyan fognak szaladni!

Az egyik, némi tétovázás után, meg is szaladt, de a másik makacsul ott maradt a helyén. Még most is érzem a félelemnek és gyönyörűségnek azt a különös, borzongató hullámát, amely előntött, amint a merészen lebukó és újra felemelkedő gépet néztem. A józan eszem

hiába mondta nekem, hogy ha a gépben hirtelen valami hiba esik, vagy a pilóta elvétí az irányt, a géppel meg a pilótával együtt nekem is végem. Nem értettem meg még akkor a beszédjét, de azt hiszem, az a kis piros aeroplán súgott valamit nekem, amint elsuhant a fülem mellett.

A háború idején egy kórházban dolgoztam. Ottani tapasztalataim révén úgy gondoltam, hogy az orvosi munka az, ami a legjobban érdekel. Hogy az orvosi karnak lesz-e rám szüksége, vagy sem, nem kérdeztem. Beiratkoztam a newyorki Columbia-egyetemre és hozzákezdtem azokhoz a különös gyakorlatokhoz, melyek a leendő orvosok képzéséhez hozzátartoznak. Egereket etettem narancslével, kísérleti nyulakat meg egyéb állatokat boncoltam.

De nem tudtam a repülőgépeket elfelejteni.

Egyszer Kaliforniába mentem nyári vakációra. Ott éppen valami repülőtalálkozó volt. Ezt már nem hadipilóták tartották. Sorra elmentem mindenikhez, végre egy nap hajlott egyikük a szavamra. Frank Hawks könnyörült meg rajtam és felvitt magával, ő akkoriban még csak afféle vasárnapi pilóta volt, nem igen ismerték.

Alig jutottam két- vagy háromszáz lábnyira a föld fölé, éreztem, hogy nekem itt a helyem.

Azt hiszem, az édesanyám hamarabb megértette, milyen sokat fog jelenteni számomra a repülés, mint magam. Ő segített hozzá, hogy megvehessem az első gépemet. Használt kis gép volt, élénksárgára festett. Az Egyesült Államok egyik elsőtípusú könnyű gépje. A motorja olyan nehezen járt, hogy mindig elzsibbadt

a lábam néhány perc múlva, ha sokat tapostam a pedált. Úgy intéztem a dolgot, hogy kölcsön adtam bemutatásra a gépemet időről-időre, nehogy hangárdíjat kelljen fizetnem. Minden pénzem ráment volna.

Egy év múlva úgy állt a dolog, hogy Long Beach-ből Pasadenába repültem. Ez volt a leghosszabb utam, negyven mérföld. De már akkor azon járt az eszem, hogy átrepülöm a kontinensre. Csak az volt a baj, hogy nem tudtam volna elég benzint magammal vinni. Meg kellett alkudni a körülményekkel. Szépen kocsira ültem az édesanyámmal és nem a levegőben, de a földön vágtam át Amerikán. Bizonyos vagyok benne, hogy ha akkor megpróbáltam volna megvalósítani azt, amit akartam, most nem mondhatnám el emlékeimet.

Néhány évig csak repülgettem, amennyire lehetett és amikor lehetett. Akkor következett valami... a *Friendship*. Amerika egyik legrégebbi settlementjében, Denison Houseban dolgoztam akkor. Egy nap kihívtak a munkám mellől.

— A telefonhoz, Miss Earhart!

— Mondják meg, hogy nem jöhetek, dolgom van!

Azt sem tudtam, hol áll a fejem. Egész sereg kínai és szíriai kisgyerek rajzott körülöttem. Nem hagytak békén.

— Azt mondják, tessék jönni, mert fontos. Mentem. Egy férfihang kérdezte, érdekelne-e egy megbízás. Valami veszedelmes repülőteljesítményről van szó. Eleinte azt hittem, fel akarnak ültetni és meg azt mondtam, hogy velem ne tréfáljanak. Többször próbáltak már gyanús alakok, főleg csempészek közeledni hoz-

zám, busás hasznot ígértek és esküdöztek, hogy vésszedélem nélkül hozhatom át a vám fölött a szeszt. Hanem ezek most azt mondják, hogy igenis, van veszély ... ezzel kezdik . . .

Éppen ez az őszinteség keltette fel a kíváncsiságotam. Felvilágosításokat kértem. Megkaptam. Megbízható emberekkel volt dolgom. Találkozót beszélünk meg aznap estére.

— Lenne kedve átrepülni az Atlanti-óceán fölött?
Azonnal feleltem:

— Igen.

Csak azt tettem hozzá, hogy a felszerelés kifogástalan legyen és az útitársak is megfelelők.

Kilenc évvel ezelőtt még nem volt olyan mindennapos dolog átrepülni az óceánt, mint manapság. Saját pilóta-tapasztalatom nem terjedt többre összesen néhány száz óránál a levegőben, amit különböző kis gépeken töltöttem, amikor az időmből és pénzemből tellett.

New Yorkba mentem és találkoztam ott azzal az úrral, akinek a feladata volt olyan asszonyt találni, aki vállalkozik az óceánfölötti útra. Ki volt kötve, hogy a jelentkező maga is vizsgázott pilóta legyen, társaságbeli hölgy, tanult, művelt, lehetőleg bájos és csinos fiatal teremtés.

Kellemetlen érzés volt számomra eléje állni. Tökéletes asszonyt keres. Egészen bizonyos, hogy nem fogok jó hatást tenni rá. Mindenesetre odamutattam neki a pilótaigazolványomat (véletlenül az enyém volt a legelső női pilótaigazolvány Amerikában) és magamban

meg voltam győződve róla, hogy a legközelebbi vonattal mehetek is vissza Bostonba.

De egyelőre nem küldött haza. Úgy gondolta, ha már ilyen messzire eljöttem, talán jó lenne, ha találkoznék Mrs. Frederick Guest megbízottjaival, akinek nagylelkősége teszi lehetővé a vállalkozást. Mrs. Guest megbízottjai Dávid T. Layman, Jr. és John S. Phipps urak voltak. E férfizűri előtt is bemutatkoztam. Ez sem volt valami gyönyörűség. Ha csúnyának találnak, gondoltam, hazaküldenek. Ha meg nagyon is szépek, akkor hátha sajnálni fognak, hogy belepotyogjak az óceánba? Mindenki láthatja, milyen nehéz helyzetben voltam.

Néhány nappal később megtörtént a döntés. A repülőutat megrendezik és én is felszállhatok a gépre, ha akarok. Természetesen nem mondhattam nemet. Ki ne fogadna el ilyen különleges meghívást?

Hetek teltek el készülődésben. Mechanikusok dolgoztak a gépen, aztán próbákat tettünk, hogy a monoplán felszálljon a bostoni kikötő szürke vizéről. Hideg, derengő hajnalokon keltem, kapkodva reggeliztem valamit és termosz-palackokba töltöttem magamnak meleg innivalót. Rövid utazás következett a *Sadie Ross* motorosbárkán a lehorgonyzott repülőgéphez. Az alvó monoplán motorjai hamarosan berregni kezdtek a gépésznek, Lou Gordonnak keze nyomán, majd a pilóta, Bill Stultz kezdte pöfögtetni. Én meg ott gubbasztottam, a fűtőkamra padlóján és reménykedtem, hogy végre talán már majd felemelkedünk.

Háromszor kísérleteztünk hiába, háromszor kellett visszavonulnunk Bostonba, újabb várakozásra. A vára-

kozás sokkal nehezebb, mint maga az utazás, amikor a beteljesülés, a mozgás, a kaland izgalma elkábítja az embert.

Egy reggel végre szépen, engedelmesen szárnyrakapott és felemelkedett a *Friendship*; Stultz, Gordon meg én Újfundlandba tettük át a főhadiszállásunkat. Tizenhárom napi újabb keserves várakozás után (még most is emlékszem, hogy felváltva birkahúst meg nyulat kaptunk enni) végre elindultunk a nagy útra, az Atlanti-óceánon át.

Hús óra és negyven perc múlva egy bójánál kötötünk ki, a Burry-kikötőben, Walesben. Emlékszem, hogy nagy lelkesedéssel libegtetem ki az ablakon egy törülközőt s egy jótét lélek a parton a kabátját vette le és azzal integetett vissza. De egyébként semmiféle ünnepélyes fogadtatás nem volt és egy teljes órahosszat nem törődött velünk senki. Még ahhoz is idő és kitartás kellett, hogy érdeklődés ébredjen az emberekben az óceánrepülés iránt.

Ezen az első kiránduláson nem én vezettem a gépet. De azért sok tapasztalatot szereztem.

Londonban bemutattak Lady Mary Heathnak, aki akkor nagyon ismert és szorgalmas ír női repülő volt. Épp akkor jött vissza Londonból Cape Town-ig tett rekordrepüléséről. Megvettem a gépjét, Kis gép volt, mel-lén egész sor érmet viselt a különböző városokban való leszállásai emlékére.

Ezután a kedvező véletlen után, hogy én lettem az első nő, aki átrepülte az óceánt, egyszerre mozgalmos

és érdekes események közé kerültem. Ezerféle lehetőség kínálkozott. Átrepülni a kontinenst nagy géppel, kis géppel. Megpróbálni az autogiro forgó motorját. Rekordrepüléseket végezni. Ezzel a sok tennivalóval együttjárt az is, hogy mindenfelé találkoztam asszonyokkal, akik osztoztak' abbéli véleményemben, hogy a modern világban nagyon sok a tennivalónk, csak hozzáengednének. Talán a legnagyobb örömöm az volt, hogy sikerült néha bebizonyítanom: az asszony is tud tenni egyet-mást a maga erejéből, ha alkalmat adnak hozzá.

Itt jegyzem fel, hogy a Friendship-repülés még valami sokkal értékesebbet is hozott nekem mindezeknél. Azzal az úrral, akinek a feladata volt, hogy megkeresse a tökéletes női lényt és átrepültesse az óceánt, név szerint George Palmer Putnammal, 1931-ben megtartottuk az esküvőnket.

Többnyire egyedül repültem ezután is, de az előkészületeket mindig ketten végeztük. A férjem segítsége és bátorítása nélkül nem érhettem volna el, amit sikerült elérnem. Meghitt, megértő barátságban éltünk, neki is megvoltak a maga külön vállalkozásai, nekem is. De azért együtt dolgoztunk és dolgozunk és kettőnk közös irányítása mellett folyik az életünk.

Alig értem haza, mikor újra elindultam: most végre átrepültem keresztben Amerikát, négy évvel azután, hogy 1924-ben először álmodoztam róla. Lady Heath gépje nagyon kicsi volt. Ha a propeller mögé álltam és lenyomtam az egyik kezemmel, meg tudtam hajtani a motort. És olyan könnyű volt, hogy ha megfogtam a farkát, körül tudtam húzni a repülőtéren.

Most már tele voltam lelkesedéssel. Az aviatika ügyének népszerűsítését éreztem a hivatásomnak. Nem akartam a szokásos aviatikus-öltözetet viselni. Egyszerű angol ruhában, vagy kabátban ültem gépre. Nem kellett az ejtőernyő, sisak helyett szoros kis kalapot tettem a fejemre. Hidegvérrel, mosolyogva és olyan nemtörődöm-séggel kapaszkodtam fel a gépemre, amilyen csak telt tőlem, abban a reményben, hogy a körülállók így látják be legjobban, milyen egyszerű és nagyszerű dolog a repülés. Még szemüveget sem akartam felvenni, legalábbis amíg láttak. Persze, amint a repülőtér végére gurultam, gyorsan feltettem és magamon tartottam repülés közben, hanem abban a pillanatban, amint leszálltam, eltüntettem újra.

Ez volt a repülés népszerűsítésének korszaka. A pilóták legelőkön, lóversenypályákon, sőt golfpályákon szálltak le, ahol még elég újdonság volt repülőt látni, hogy az emberek összegyűlve üdvözölgék.

Akkoriban a háziállatok még egymás hegyén-hátán menekültek fa alá és fészker mögé, ha meghallották a repülő szörnyetegek bugását a levegőben. Ma már nincs a korosabb és önérzetesebb tehenekben annyi kíváncsiság sem, hogy ilyenkor felemeljék a fejüket. Unják az egészet. Megszokták.

Ezerkilencszázhuszonkilencben volt a női repülőderby. Kaliforniából mentünk Clevelandbe. Most történt először, hogy ilyen versenyt rendeztek a kontinensen keresztül csak nők számára. Éreztem, hogy ehhez a különleges sportfeladathoz új gépre van szükségem. Így aztán becseréltem hűséges kis gépemet első Lockheed

Vegámra. Harmadkézből vettem, de az én szememben valóságos tündéréknek való jármű volt.

Átrepültem a kontinenst New Yorkból Kaliforniába és a Lockheed-repülőgépgyárnál álltam meg. Úgy gondoltam, talán ajánlatos lesz némi ellenőrzés alá bocsátani a gépet, mielőtt kiállnék vele a versenyre. Itt találkoztam először a nagy Wiley Post-tal. Wiley Post akkor még nem törte sztratoszférarepülésen a fejét, hanem egyszerűen gyakorló pilótaellenőr volt a Lockheed-vállalat szolgálatában.

Reá jutott az én gépem is, hogy felszálljon vele és kipróbálja. Egyszer keringett körül a tér fölött, aztán leszállt és hangosan kijelentette, mindenki fülehallatára, hogy az én szép gépem a legocsmányabb ócskavas, amit valaha levegőben látott. Természetesen, minél jobban szidta a gépet, annál nagyobb lett az én érdemem, hogy repülni tudok vele. Az, hogy ilyen reménytelen ócskavassal tudtam átrepülni Amerikát, volt az egyedüli vigasztaló érzés ebben az órában.

Vegre is annyira hatott a Lockheed-vállalat tisztviselőire a sikerem (vagy annyira megsajnáltak), hogy egészen új gépre cserélték be a régit. Az ócskavassal nem repült többé senki.

A verseny folyamán kedves jelenet történt. Valami motorhiba folytán Ruth Elder kényszerleszállást végzett egy mezőn, ahol sűrűn legeltek a tehenek. A szarvasmarhák sűrű tömegben sereglettek a leszállt gép köré és lenyalogatták a szárnyairól a festéket. Ruth közben behúzódott a pilótaülés mélyére és ki sem merte dugni az orrát.

— Tudod, — magyarázta — nem sok tehenet láttam életemben és nem tudtam, nincs-e köztük bika is. A gépem pedig vörös volt, nagyon vörös. És mindig hallottam, milyen dühös lesz a bika, ha vöröset lát.

Úgy látszik azonban, a legelőn csak tehenek voltak.

Azután, hogy a *Friendship-en* átrepültem az óceánt, nem kezdtem mindjárt a magános óceánrepülésen törni a fejemet, de később, mikor mind több tapasztalatra tettem szert és visszatekinttem erre az útra, úgy éreztem, hogy most már egyedül is megpróbálhatom. Az új Lockheed-gépem kétéves volt akkoriban. Teljesen át javíttattam és új, nagyobb motort szereltem beleje. 1932 tavaszán a gépem is, én is készen álltunk.

Furcsa, de a legtisztább emlékem erről az útról nem maga a repülés, hanem a búcsú hazulról. Május tizenkilencedikén olyan rosszak voltak az időjelentések, hogy már minden reményt feladtunk és bizonyosra vettük, hogy aznap nem lehet elindulni. Westchesteri otthonunkból bekocsiztam New Yorkba. Közvetlenül déli tizenkettő előtt sürgős telefonüzenet ért utóí, hogy hívjam fel a férjemet a meteorológiai irodában.

Telefonbeszélgetésünk nagyon rövid volt.

— Úgy látszik, itt a javulás, amire vártunk — mondta G. P. Putnam, a férjem. — Kimball doktor azt mondja, hogy ma délután gyönyörű idő lesz, elmehetsz egészen Újfundlandig, vagy legalábbis St. Johnig. Holnapra pedig az egész Atlanti-Óceán fölött olyan kedvezőek a légköri viszonyok, amilyent csak kívánni lehet.

Kérdeztem még egyet-mást. Az út elején fenyegető

süllyedő irányzat enyhült, az emelkedő irányzat reménykeltően terjedt szét Újfundlandon túl.

— Rendben van, indulok — mondtam.

A férjem vállalta, hogy útközben felveszi Bernt Balchent, a gépészeti tanácsadómat, aki velem akart jönni Újfundlandig, hogy lássa, minden a legteljesebb rendben van-e, mielőtt nekiindulok az óceánnak. Megmagyaráztam, hogy nekem először még haza kell szaladnom a repülőruhámért, meg térképeimért. Úgy beszéltük meg, hogy kettőkor találkozunk a város végén, a George Washington-hídnál, ami átvezet a Hudson-folyón a Teterboro-repülőtér felé, New Jerseyben. Itt várt rám a gépem.

Amilyen gyorsan csak mertem (a forgalmi rendőr mindenütt szigorú!) igyekeztem haza, Rye felé, ami a várostól huszonöt kilométer, öt perc elég volt hozzá, hogy összeszedjem a holmimat és még arra is jutott időm, hogy körülnézzek a mi kis paradicsomunkban. A hálósobánk ablaka alatt virágzó fák álltak, teljes díszben. Csodálatos fehér és rózsaszín virágsokrok, elborította őket a tavaszi napsugár... Mosolyogva intetek nekem búcsút... Olyan emlék ez, amit sohasem fogok elfelejteni.

Ha úgy visszagondolok, arról az éjszakáról az Atlanti-Óceán fölött, már sokkal kevésbé derűs emlékeim vannak. Nem volt kellemes például, mikor észrevettem, hogy a kiszáradt gyűjtőgyűrűt alattomosan kezdik körülnyaldosni a lángok, miközben azon töprengtem, mi lenne jobb, ha a vízbe fulladok, vagy elégek a gépemmel együtt. Vagy az az öt óra a viharban, vaksötét éjszaka

közepén, amikor semmit sem láttam, csak azt tudtam, hogy jobbra kell tartanom és úgy rángatott ide-oda az orkán, mint soha azelőtt, vagy azóta. Veghetetlen magánosságot éreztem és állandóan a tudatában voltam, hogy a gép a legtökéletesebb módon megteszi, amit tőle várok, de éppen ezért nekem is ki kell tennem magamért.

Még valami jut az eszembe erről, amit mostanáig nem is foglaltam szavakba. Barographot is vittem magammal, amely műszer lemezre veszi fel a repülőgép útját, a magasságbeli változásokat, a repülés irányát, mindezt az idővel egybehangzóan koordinálva. Az én beszélőlemezemnek volt mit mondania. Egyik helyen majdnem háromezer lábnyi hirtelen zuhanást mutatott. Körülbelül ugyanennyi magasságnál kezdte és a vonal lenn végződött... valahol a víz alatt. Ez akkor történt, mikor a repülőgép hirtelen „felfagyott” és pörögni kezdett velem. Hogy mennyi ideig forogtunk, nem tudom. Azt tudom, hogy mindent megtettem, amit ilyen esetekben tenni szokás és vissza is nyertem az uralmat a gép felett, amint az alsó, melegebb levegőben a jég a gépemről leolvadt. Amint végre egyenes irányban haladtam tovább, alattam a feketeségben nagyon is ijesztő közelségben láttam a fehérsapkás jéghegyeket.

Mindez öt év előtt volt már. Hosszú idő, bajos visszaidézni az apró élményeket. Szeretném tudni, vájjon Bernt Balchen emlékszik-e még, úgy mint én, arra a néhány szóra, amivel elbúcsúzott tőlem, mikor a kikötőből elindultam:

— Minden rendben. Vizontlátásra! Jószerecsét!

Első repülésem a Csendes-óceán fölött

Ha már elmondtam ebben a könyvben, amit föld-körüli utazásom beszámolójának szántam, az Atlanti-Óceán fölötti utat, hadd számoljak be a Csendes-Óceán fölött megtett útról is, a Hawai-szigetektől Kaliforniáig.

Az Atlanti-óceán fölött tett utakkal ellentétben a Csendes-óceán fölött csillagok voltak az útítársaim vihar helyett és nem jéghegyeket, hanem mosolygó, tropikus tájakat láttam.

Ugyanolyan típusú repülőgépen utaztam, mint az Atlanti-óceánon át és a motorom is ugyanaz a Darázmotor volt (még most is áldom), mégis sok újítást vezettem be.

Így például a csővezeték, mellyel az üzemanyagot szivattyúztam a motorba, teljesen körül volt véve gumival. Kettősen biztosítottuk és védtük így az értékes anyagot az esetleges elcsöpögéstől. Meg azután szabályozható propellerem is volt. A szabályozható propeller éppen úgy működik, mint az autó szabályozója. A pilóta a repülőtéren emelkedni kezd, felszáll a kívánt magasságba, ott

aztán egyenesen előre indul. A propeller megkönnyíti a nehéz megterheléssel induló gép felszállását és nagyobb sebességet ad a levegőben. Természetes, hogy ez nagyban fokozza az út biztonságát veszedelmes régiókban, vagy ha nem hidrolánon megy az ember hosszasan víz fölött.

Valaha talán tanulták a földrajzban, hogy a passzát-szelek állandóan északkeleti irányban fújnak a Csendes-Óceán középső régiói fölött. Meg is teszik, csak aznap nem tették, amikor én útnak akartam indulni. A passzát-szelek délnek és délkeletnek kerültek s állandóan ebből az irányból fújdogáltak.

1935 január 11-én, korán reggel, felhők gyülekeztek Honolulu felett és tizenegyre már zuhogott a tropikus eső. Biztosítottak róla, hogy ez nagyon szokatlan eset ilyenkor. A katonai repülőtéren, ahonnan indulni akartam, nincs kemény futótalaja, nagyon jól tudtam tehát, hogy ha előzetes tervem szerint aznap délután akarok indulni, sáros talajról kell felemelkednem az erősen megterhelt géppel. Körülbelül hatezer lábnyi hosszú volt a futóterület, az uralkodó szelek iránya szerint építették. Csak az volt a baj, hogy aznap nem akartak uralkodni.

A katonai hatóságok nagyon szívesek voltak és a magas fűben fehér zászlócskákkal jelöltek ki utat a számomra, hogy könnyebben megtarthassam az egyenes irányt. Olyan jól bevált ez a fehér zászlócskákkal való jelölési módszer, hogy ugyanezt a módot követtem később, amikor Mexico City-ből indultam. Itt magunk ké-

szítettük el a futóterepet egy kiszáradt tó napégette medencéjében.

Déli egykor még mindig nem volt változás, kettőkor sem, háromkor sem. Egy katonatiszt családjánál villásreggeliztem. Odanyomtuk az orrunkat az ablaküveghez és figyeltük az időt. Három óra harminckor észrevehetően enyhülni kezdett az eső zuhogása és úgy tűnt, mintha a felhők oszladoznának. Siettem le a hangárhoz, ahol a gépem volt, hogy megvizsgáljam a helyzetet. A talaj bizony erősen felázott, annak a hűséges néhány embernek, akik ott álldogáltak, hogy lássák az indulást, meglehetősen levert volt a képe. Mindegy. Megkértem az embereket, hozzák ki a hangárból a gépemet, szivattyúzzák a tartókba még azt a néhány gallon benzint, ami belefér, rakjanak fel minden holmit, amit kell (beleértve egy kitűnő gumicsónakot) és melegítsék be a motort. Ereztem, hogy később elindulhatok majd és azt akartam, hogy a gép minden eshetőségre készen álljon.

Be kellene talán mutatnom a repülőgépet is, amely annyi órán keresztül volt a levegőben társam. Jól esett ránézni, olyan szép volt. Szárnya és teste pirosra festve, oldalán lefelé arany csíkok. Lehet, hogy kicsit túlszínesebb tartotta volna valaki, ha lenn a földön látja, de biztosan tudom, hogy nagyon szép lehetett a fehér felhők háttérében. Zárt gép volt. Jobban szeretek zárt kocsit és zárt repülőgépet vezetni. Kint nagyon is fúj a szél. Meg azután a zárt gép kényelme nagyon enyhíti a fáradtságot, ami fontos, ha az ember hosszabb útra készül. A Vega általában hat utast vihetett magával a pilótán kívül; az utasok hátul ülnek, a pilóta magasan elől, a motorra

néző ülésben. A motor ötszáz lóerőt jelent. A hat utasülés helyén most hat nagy olajtartály volt, 520 gallon benzinnel. Honolulu és az Egyesült Államok között sehol sincs benzintöltőállomás!

A pilótaülés, az én helyem, kényelmes kis odú volt. Párnán ültem, amely éppen csak elfért az ülésen. Jobbra nagy fekete doboz, a rádió, minden gomb a tetején és nem az oldalán, hogy könnyen hozzáférjek. Baloldalamon jókora iránytű meg két szivattyúkar, ami lehetővé tette, hogy az egyik tartály után a másiktól vegyek a motornak tüzelőt. Voltak tartályok a szárnyakban is, ami a kereskedelmi gépeknél általános szokás. Arra az esetre, ha a motoros szivattyúm elromlana, kézzel is szivattyúzhattam. Egy alkalommal teljes hat órát kellett szivattyúznom, ami meglehetősen fárasztó multság. De azért mindenestre érdemes biztosíték kedvéért ezt is bevezetni.

A jobboldali szárnyban, kis szekrénykében, volt az ennivalóm. Nem szeretem sem a teát, sem a kávé, akkor hát minnek vigyek? Az Atlanti-óceánra termoszban forró levest vittem, de nem vált be, nem volt valami jó. Így aztán Honoluluban meleg csokoládét tettem a termoszba. Volt malátás tejszokoládém, paradicsomlevem meg vizem. Az egyik katonatiszt felesége úgy gondolta, hogy nagyon is kevés ennivalóval indulok a kétezernégyszáz kilométeres útra és megkérdezte, nem csomagolhat-e még egy kis uzsonnát? Megmondtam neki, hogy bajos dolog repülés közben sokat enni, de azért ha mindenáron be akarja csomagolni az uzsonnát, elviszem magammal. El is vittem.

A baloldali szárnyban, ugyanilyen szekrénykében, a szerszámjaim találtak helyet. Nincs hajtóm, tehát tiszt-

tességes szerszámokra van szükségem. Volt itt villanyzseblámpa, írómappa, ceruza, rongy, zsinog, mindenféle apróság, aminek útközben hasznát veheti az ember.

Miután megkértem a hangárban az embereket, hogy melegítsék be a motort, átszaladtam az időjelző irodába még egyszer, hogy elkérjem a jelentést. Láttam, hogy ha a helyi nehézségek ellenére nem indulok aznap délután, egészen bizonyosan viharokba fogok kerülni a tenger fölött. Így aztán körülbelül félőtkor visszamentem a géphez. Ott ült már a hangár előtt, a cementlapon. A motor édesdeden dorombolt. Bemásztam a helyemre és kipróbáltam a gépet. Nagyszerűen működött. Kiszóltam hát az embereknek, hogy vegyék el az akadályt a kerekek elől.

Megfordultam a géppel és megindultam a zászlócskák felé, a kijelölt útra. Gépészem ott szaladt mellettem. Láttam a zárt pilótaülés ablakából, hogy minden lépésnél egész sárpapucsot cipel magával a cipőjén, olyan puha a talaj. Nagyon sötét volt a tekintete, szája sarkából cigaretta lógott. Arca olyan fehér volt, akár az esőköpnyege. Oda akartam neki kiabálni, hogy: bátorság, Érníe! Nemsokára túl leszünk rajta! De persze hiába kiabáltam volna, úgysem értette volna meg a mótörzúgástól.

Balra pillantottam és láttam, hogy három tűzoltószerkocsi vonul fel a hangár elé, meg egy mentőautó. Az ott álló katonák kezében tűzoltókészülék, az asszonyok a kezükben tartották a zsebkendőjüket, úgy látszik, minden eshetőségre.

Tudni kell, hogy a benzinnel és olajjal erősen meg-

terhelt gépnél az elindulás pillanata a legveszedelmesebb, ha ugyan lehet itt valószínűségi számításról beszélni, mert ha akármi nincs rendben, azonnal tűzbe borulhat az egész repülőgép. De természetesen nem szabad az ilyen kivételes esetet a szokott módon való felszálláshoz hasonlítani, az egyszerű mindennapos repüléshez. Éppen így lehetne egybevetni az autóversenyzést a biztonságos autótúrással, ha ugyan van ilyen!

Miután a gépészem gyorsan lekaparta a gép farkára tapadt füves sárkölöncöt, beigazítottam az irányt, végigtekintettem az előttem szaladó hosszú ösvényen s mögötte a hegyek távoli lábáig terjedő cukornádültetvényeken. Ezek a hegyek keresztben vonulnak át a sziget földjén. Rendesen éles, kemény körvonalaikat aznap elmosódottá tették az alacsonyan járó szürke felhők.

A bágyadtan lecsüngő kis fehér zászlókról láttam, hogy ami kis szél van, az velem együtt halad. Ez hátrány volt. A repülőgép szél ellenében száll fel, nem szélirányban, éppen úgy, mint ahogyan a gyerekek szél ellenében szaladva engedik fel a sárkányt. Természetes, hogy a repülőgép is csak olyan, mint a sárkány, de a kisfiút motor helyettesíti.

Megnyomtam a pedált. A Vega mozogni kezdett, gyorsult a futása. Éreztem, amint a farka felemelkedik. Egyre könnyebben gördült a kerekein. Vagy kétezer lábnyi futás után felugrott a földről, nagy zökkenővel. Egészen oldalt nyomtam a pedált, belevittem minden erőmet ... a gép újra a földre akart ülni, de egyszerre erőrekapott ... felemelkedtünk ...

Gyakran kérdezték már tőlem, mit érzek abban a

pillanatban, mikor a gép repülni kezd. Természetes, hogy minden pilótának más ilyenkor a dolga, mint hogy a csuklóját tartsa és figyelje a saját érverését, össze kell olvadnia a gépjével, egynek kell lennie vele. Ha csak egy századpillanatra is másra figyel, mint ami a dolgához tartozik, a veszedelem már ott van valahol a háta mögött.

Bár nekem is éppen elég tennivalóm volt az első pillanatokban, „ amint a levegőbe emelkedtem, van egy-két benyomás, ami élénken az emlékezetemben maradt.

Hamarosan rájöttem, hogy egy darabig tiltott területen és tiltott magasságban repültem. A szigeteken elszórva katonai raktártelepek vannak, ami fölött polgári gépeknek bizonyos magasságon alul tilos repülniök. Én pedig ugyancsak lassan kapaszkodtam felfelé a nehéz rakományommal és nem tudtam a katonai épületek fölött a megkívánt magasságot elérni. Mintha nem is rólam, hanem valami idegenről lett volna szó, gondolkoztam rajta, hogy vajjon fognak-e lövöldözni reám, vagy nem, esetleg lecsuknak, ha megérkezem, — ha ugyan megérkezem szerencsésen valahová.

Utam Honolulu legszélső sarka fölött vezetett el. Amint elszálltam a gyönyörű város fölött, láttam, hogy éppen üzletzárás ideje van. Az villant keresztül az agyamon, hogy most mindenki hazamegy vacsorázni, csak én nem...

Pontosan öt óra volt, mikor a Makapu-fokot is elhagytam, az utolsó szárazföldi pontot a szigeteken. Röviddel ezután leengedtem a rádióantennámat és elküldtem első üzenetemet. Ilyenféleképpen hangzott:

— Magasság hatezer láb, szétszórt felhők közt re-

pülők, hőmérsék odakint 50 fok Fahrenheit, minden rendben.

A rádióm a honolului kereskedelmi rádióállomás zenei estjére volt beállítva. Nem igen figyeltem a muzsikát, de azért hagytam, szóljon, mert vártam, hogy előzetes megbeszélés szerint, üzenetet kapjak. Ha meghallom, hogy nekem beszélnek, felerősítem.

Egyszerre hallottam, hogy a zene elhallgat s a bemondó beszél:

„Rádióműsorunkat megszakítjuk, hogy egy fontos hírt közöljünk hallgatóinkkal. Amelia Earhart felszállt a honolului repülőtérről és Oaklandba akar repülni.”

Nekem mondjátok?

A bemondó újra megszólalt:

„Mr. Putnam megpróbálja, hogy összeköttetést találjon a feleségével.”

Meghallottam a férjem hangját, mintha csak a szomszéd szobában beszélne.

— Amelia! A repülőgép motorjának berregése zavarja a rádióleadást. Próbálj meg kérlek valamivel hangosabban beszélni, hogy megérthessük.

Különös és izgató volt ilyen tisztán hallani a hangját, mikor ott ültem a gépemben a Csendes-Óceán felett. Talán egyik legérdekesebb s legemlékezetesebb pillanata volt az útnak.

Az első pillanattól kezdve felhők között jártam. Hatezer lábnyi magasba kellett felkapaszkodnom, hogy a fehér felhőrétegek fölé jussak. Ha lenéztem, a rések között megláttam a vizet. Sötétkék volt, egyre sötétebb lett, majd egészen fekete, amint beállt az éjszaka.

Csillagos éjjel borult rám, Az ablakon kívül olyan közel látszottak a csillagok, mintha kinyújtott kézzel elérhetném. Soha nem láttam ilyen sok nagy csillagot. És nem fogom elfelejteni a csodálatos látványt: fenn fehér felhők, holdfény és csillagragyogás — lenn a tenger feketesége.

Érdekes, hogy többezer mérföldet repültem a tenger fölött, de csak néhány száz mérföldet láttam. Felhők fölött, két felhőréteg közt, vagy benn a felhőgomolyagban repültem sokszor órákig. Hajó csak a parthoz közel került a szemem elé. Pedig térképet vittem magammal, amin rajta volt minden arrajáró hajónak az útja ezen az éjszakán. Viszont, ha meggondoljuk, szinte nevetséges volt feltenni, hogy a hatalmas Csendes-óceánon egy apró kis hajó és még kisebb repülőgép összetalálkozzanak.

Vagy hat óra hosszát repülhettem, mikor jobbra valami rózsaszínes fényt láttam, ami különbözött a csillagoktól. Gondoltam, hogy hajó lehet. Természetesen nem vehettem ki, csak a feltűnő rózsaszín fény villant fel.

Minden hajó fényszórával kutatta maga körül az eget, arra az esetre, ha a közelben lennék. Én háromszor gyújtottam fel erősfényű lámpáimat. Aztán újra és újra, míg feleletet nem kaptam a kis rózsaszín fénytől, nyolcezer lábnyi mélységben... Los Angelesre volt a rádióm beállítva. Valami zene volt ott is, de egyszerre abbamaradt, fülsiketítő gépfegyverropogáshoz hasonló zaj hangzott fel s tudhattam, hogy a hajó küld rólam rádióüzenetet. Ebben az időben kilencszáz mérföldnyire voltam az utam elejétől, pontosan terv szerint.

Ez után a barátságos találkozás után a felhők egyre sűrűbben gomolyogtak alattam s elzártak minden kilátást. Csak a felhők tetejét láthattam. És köröskörül csillagokat, amelyek halványodni kezdtek a láthatár körül. Mintha fátylat akasztottak volna eléjük. A fátyol mind beljebb és beljebb ért körülöttem, míg végre egészen beborította a gépemet és végül semmit sem láttam az ablakomon túl. Finom esőcseppek verték az üveget. Aztán, amilyen gyorsan bekerültem az esőbe, éppen olyan hamar ki is bukkantam a holdfénybe és csillagragyogásba megint.

Többször találkoztam ilyen kis esős részekkel a következő két órában. Az egész repülés alatt egyszer sem szállt a külső hőmérséketet mutató higany negyven foknál lejjebb. Egy kicsit kinyitottam a pilótafülke ablakát. A hideg eső bevert hozzám és meglehetősen átfáztam. Gondoltam, nem fog ártani egy csésze forró csokoládé. Megpróbáltam. Jól esett. Ez volt a legemlékezetesebb csokoládé, amit ittam: nyolcezer lányira a Csendes-Óceán legközepe felett, tökéletesen egyedül.

Éjfél után lenyugodott a hold, egyedül maradtam a csillagokkal. Gyakran mondtam már, hogy a repülés utáni sóvárgás tulajdonképpen a szépség után való sóvárgást jelenti. Nem kell másra gondolnom, csak erre a tündéri útra, hogy újra meggyőződjem róla, mennyire igaz ez. Akár tudatos a repülőnél ez a vágy, akár nem: a szépség vonzza, mindig a szépség.

Amikor az Atlanti-Óceán fölötti útra készültem, úgy gondoltam, az lesz a leggyönyörűbb, ha a napkeltét látom majd a tenger fölött. De nem láthattam a hajnal-

hasadást, mert eltakartak mindent a sűrű felhők. Most szerencsésebb voltam.

Valami csodálatos derengés játszott a láthatár körül, majd hirtelen eltűntek a csillagok. Félelmes látvány a hajnal a magasból nézve. A pilóta egyetlen pillanatra is csak fekete szemüveggel fordulhat szembe a kelő nappal, olyan vakítóan éles a fénye.

A napkelte gyönyörű volt, de megzavart engem. Túlságosan jobbra kelt fel tőlem a nap, pedig előttem kellett volna felemelkednie. Legalább úgy gondoltam. Egy percig már-már azon tépelődtem, nem tértem-e le egészen az útirányról és nem repültem-e egész éjszaka Alaska felé? Megnéztem a térképeimet, ellenőriztem a műszereket és az iránytűt. Minden rendbenlevőnek látszott, — nem gondolhattam mást, mint hogy a nap tévedett és nekem van igazam.

Mikor eléggé kivilágosodott ahhoz, hogy lássak valamit, sűrű, fehér felhőpad tetején találtam magam, ami végtelennek tűnt, mintha az egész földet beborítaná és egészen olyan volt, mint a keményre felvert tojás hab. Nem tudom, van-e valami az önszugesztió erejében, de körülbelül akkor ettem egy keménytojást, az egyedüli szilárd táplálékot egész ütem alatt.

A rádióvétel nem volt éppen eredményes napkelte után. Hanem azért állhatatosan küldtem időről-időre az üzeneteket. Tudtam, hogy a figyelő vevőállomások végül mégis elkapják majd a jelzéseimet és megértik, hogy még élek és a levegőben vagyok. Miután azonban biztosra vettem, hogy azt nem igen hallják meg tisztán, amit mondok, nagyon meggondolatlan és felületes módon fogal-

máztam meg az üzeneteimet. Megjegyzéseket tettem arra, mit látok, — ami nem volt sok — és mindenfelét mondtam, ami eszembe jutott. Mikor soká repültem unalmas, átláthatatlan köd felett, — senki sem képzeli, milyen fárasztó lehet ez — és eltelt egy óra, kettő, majd három, emlékszem, ezt mondtam bele kis kézi mikrofonomba:

— Már nagyon fáraszt ezt a ködöt látni. — Üzeneteimet így fogták fel: már nagyon fáradt vagyok. Azonnal orvost és ápolónőt hívtak az oaklandi repülőtérré, hogy a kimerült pilótát kezelésbe vehessék, amint megérkezik.

Pedig hát nem voltam én fáradt egy csöppet sem. Az olyan ne is próbáljon hosszú repülőútra indulni, akit kifáraszt, ha egy éjszakai baj nélküli repülés mellett virrasztania kell.

Körülbelül a tizenötödik órában kezdett hasadozni a ködfal, — mint ahogyan gyakran megtörténik a partok közelében. Lyukak látszottak itt-ott, amiken át lenézhettem. Újra ott volt alattam a víz. Most világoskék volt a reggeli napsugárban, apró hullámok csikozták. Nyugodtan és közömbösen lepillantottam egy ködablakon s éppen egy hajót pillantottam meg. Nosza, felcsaptam a gépem két szárnyát és indultam lefelé a lyukon gyorsan, gyorsabban, azt hiszem, mint ahogyan bármikor repültem. Nyolcezer lábnyi magasság után kétszáz lábnál állapodtam meg. Hatalmas dollárjel volt a hajó kéményén, innen tudtam, hogy a Dollár-vállalat gőzöse, a President Pierce jön itt San Franciscóból. Pontosan akkor és ott haladt el, ahová és amikorra térképemen berajzolták. Betartotta a menetirányt. De én is.

Többször körülrepültem a hajót, értésére akartam

adni a kapitánynak, hogy itt vagyok. Bizonyos akartam lenni benne, hogy észrevettek. Aztán feljebb szálltam megint és tovább indultam a hajó fényes nyomán. Észrevettem, hogy a felszántott fényes csík a tenger hátán, amit mérföldekre láttam a hajó mögött, éppen egybeesik az én utammal. Ez kitűnő irányjelző volt & számomra.

Nem tudtam közvetlenül beszélni a hajóval, rádión megkérdeztem hát San Franciscoi, hol van most a gőzös egészen pontosan. Vagy tizenöt perc múlva megkaptam a választ, amiből kiszámíthattam, hogy háromszáz kilométernyire járok még a kaliforniai partoktól, pontosan a kijelölt úton.

Mindenki tudja, hogy a repülőúton az utolsó óra a legnehezebb. Ha a felhő árnyékot vet a vízre, az ember már azt hiszi, hogy szárazföldet lát. Tekintélyes földterületeket láttam én is így a Csendes-óceánon, amelyeket meghódíthatna Kalifornia.

Mikor végre csakugyan feltűnt a szárazföld, ezer-nyolcszáz lábnyira voltam a víz színe fölött, a parti hegycsúcsok magasságvonalán alul. Amint közeledtem a parthoz, erőltettem a szememet, hogy valami ismerős dolgot lássak; de nem volt ott semmi, ami a figyelmemet lekötötte volna. Vegre észrevettem az emelkedések között valami síkságfélét és mint az egyszeri medvebocs, úgy gondoltam, odarepülök a hegyek fölé. Majd látom, amit látok.

A hegylánchoz közelebb érve, felfelé irányítottam a gépem orrát. Ugyancsak kinyitottam a szemem s ide-

odanézegettem, míg elrepültem a vendégváró ormok felett.

És íme: ott feküdt előttem San Francisco öble. Nem kellett mást tennem, mint átrepülni fölötte s aztán szépen leülni a repülőtéren.

Ez a partraszállás Oaklandban ugyancsak nem hasonlított az 1932-beli írországi megérkezéshez. Londonderry közelében, miután halálra ijesztgettem a szomszédság összes teheneit, végül is egy farmer udvarában kötöttem ki. Hárman jöttek ki a házból, megnézni, mi van az ördögös masinában. Hátracsaptam a fedelet és kikukkantam. Nem tudtam, mit kell ilyenkor mondani, hát csak ennyit mondtam:

— Amerikából jövök! ...

Semmiféle hatást nem tett ez a kijelentés a három szájtátva reám báméskodó derék atyafira.

Oaklandban nem kellett magyarázgatnom, ki vagyok és honnan jöttem . . .

Mexikói út

Három ok vitt reá, hogy megpróbáljam a mexikói repülést. Az egyik, hogy kitűnő gépem volt, hosszútávú repülésre készen. A másik, hogy hivatalos meghívást kaptam a mexikói kormányzattól (eddig még sohasem hívtak meg sehová, csak úgy, a magam szakállára mentem Írországba). A harmadik: Wiley Post.

Emlékszem, hogy sokat beszéltem Wiley Postnak a terveimről. Ide-oda járkált közben a szobában, nézegette az asztalon álló földgömböt, aztán megkérdezte, milyen útvonalat választanék Mexico City és New York között. Megmondtam, hogy szeretnék lehetőleg egészen egyenesen repülni.

— Átmenne az öböl felett?

Azt mondtam, igen. Lemérte az ujjával.

— Ez vagy hétszáz mérföldet jelent. Majdnem az Atlanti-Óceán fele. Mennyi időt veszít, ha megkerüli a partot?

Megmondtam, hogy körülbelül egy órát, valamivel többet nyerek, ha egyenesen átrepülök a vízen.

Wiley réám nézett.

— Akkor nem érdemes. Ne menjen arra, Amelia. Nagyon veszedelmes út.

Nem akartam a fülemnek hinni. Wiley Post, aki annyiszor dacolt a halállal sztratoszférarepülése alkalmával, túlságosan kockázatosnak tartja, ha Mexico Cityből New Yorkba akarok a Mexikói-öböl fölött elrepülni?

Most már alig vártam, hogy elindulhassak.

1935 április 19-én az NR 965Y (a Vegám) meg én elindultunk Burbankból, Kaliforniából, Mexico City felé. Körülbelül tizenhárom órával később szerencsésen leszálltunk a Valbuena-repülőtéren, 1700 mérföldnyire délnek.

Pilótaszemmel nézve nagyon érdekes utazás volt ez. Éjfél előtt indultam, gyönyörű holdvilágnál. A domboldalakat kékes ragyogás öntötte el. De alig értem el a kaliforniai öböl kiszáradt nyúlványai fölé, valami fehér pára kezdett felfelé szállni úgy, hogy nehéz lett volna megmondani, mi a homok és mi a víz odalenn. Csak amikor a holdfény megcsillant a vízen, vagy ha a homokhullámok egymásra vetett fekete árnyéka közvetlenül alattam volt, tudtam megmondani, mi fölött járok. Gyönyörű szép látvány volt. Még a mechanikai nehézségek sem tudták elrontani az örömet, hogy ládiatom. (Pedig épp elég bajom volt. Az egyik motor túlfűlt a hibás propellerszerelés miatt.) Tündéri éjszakát éltem végig, a föld mintha édes álomban feküdt volna odalenn.

Valamivel Mazatlán alatt, a mexikói parton, körülbelül ezer mérföldnyire az indulási ponttól, a térkép

szerint keletnek kellett fordulnom a 600 mérföldnyire fekvő Mexico City felé. Itt a hegyek lépcsőzetes sorozatát láttam emelkedni Közép-Mexikó magas fennsíkjaig.

Az iránytű szerint repültem és szépen meg is találtam Tepic meg Guadalajara városokat. Ügy gondoltam, talán mégis megmenekülök a többször megjósolt balszerencsétől, hogy az út legvégén fogok eltévedni. De éppen abban a pillanatban láttam meg, hogy vonat szalad alattam, már pedig nem lett volna szabad ott lennie, ha arra repülök, amerre akartam.

Több mint tízezer lábnyi magasságban jártam akkor, de a hegycsúcsok és táblaalakú fennsíkok nem voltak messze alattam. Ügy számítottam, hogy egy óra előtt kell megérkeznem, mexikói idő szerint. De mikor egy óra lett, meg kellett vallanom, hogy bár bizonyosan közel kell lennie az utam céljának, egyelőre fogalmam sincs, hol lehet.

Még hozzá éppen ekkor történt, hogy valami bogár, vagy talán valami apró porszem a szemembe repük. A mellett, hogy nagyon fáj a szemem, néhány percig egyáltalán nem láttam semmit. Így aztán, hogy a térképen nem találtam a helyemet, a sértetlen szemem pedig a másikkal együtt, csupa rokonérzésből, szintén könnyezni kezdett, s hozzá úgy éreztem, hogy menthetetlenül eltévesztettem az utat, elhatároztam, hogy szépen leülök a földre és megtudakolom, merre menjek.

Legelőn szálltam le, ami hasonlított egy másik kényszerleszállóhelyemre Írországban. De itt a legelésző marhák egészen közömbösen fogadtak, míg európai testvéreik ugyancsak élénk ugrándozást és bögést csaptak,

mikor a motorom berregése megzavarta magányukat. Ezen a legelőn nem lóhere nőtt, hanem itt-ott kaktusz és tövis. A közeli falunak, mint megtudtam, Napola volt a neve, ami szintén tövist jelent.

Alig telepedtem le, — előbb néhányszor végigsuhantam közvetlenül a mező felett, hogy lássam, alkalmas-e a leszállásra, — csudamódra egész csapat cowboy meg falusi ember termett ott körülöttem. Szolgálatkészek és udvariasak voltak, csöppet sem csodálkoztak rajta, hogy légi vendégük nem férfi, hanem fehérnép. A legelő tulajdonképpen kiszáradt tómeder volt, nem túlságosan széles, de sík és mentes minden veszedelemtől. Spanyolul nem tudok, a *vaquero-k* pedig angolul nem tudtak. Így aztán a beszélgetésünk inkább integetésből, mosolygásból és kéz jelekből állt. De eléggé megértettük egymást. Különösen egy fényesszemű, feketebőrű fiúval tudtunk nagyon jól eltársalogni, aki meg is mutatta a térképen azt a helyet, ahol leszálltam. Kitűnt, hogy vagy ötven mérföldnyire vagyok Mexico Citytől.

A gépemet odavittem a tómeder legszélére, hogy nekiszaladjak, a leglelkesebb nézők pedig csapatostól a síkság közepére futottak, abban a hiszemben, hogy így tudnak legjobban segíteni. Hogy meg tudjam nekik magyarázni, mennyire tévednek és milyen baj lesz abból, ha gépem egyenesen nekikrohan, ki kellett másznom az ülésből és a rnély porban odagázolnom. Hanem mikor aztán megértették, szépen kitérték kétoldalt és vigyáztak arra is, hogy a tehének, kecskék és gyerekek biztonságban legyenek.

Nem járt nehézséggel, hogy újra a magasba kerül-

jek és félórával később megtörtént a hivatalos fogadtatás a repülőtéren.

A következő napokban ezerféle látnivalót mutattak nekem. Vendégszerető nép a mexikói, azt sem tudták, mit tegyenek, hogy jól érezzem magam. Lazaro Cardenas elnök úr maga is üdvözölt és ezerféle figyelemmel halmozott el. Csónakáztunk Xochimilcoban, a virággal teli úszókeretek között, ami valóságos tropikus Velence a főváros szélén. Láttuk a baszk játékot, a *jai alai-t*, meg a *charro fiesta-t*, ami efféle cowboy-mutatvány és körülbelül azt akarja bizonyítani, hogy a lovaglás éppen olyan nemzetközi művészet, mint például a zene. Nem szorul rá, hogy idegen nyelveken ismertessék.

Sajnos, nem volt alkalmam asszonyokkal beszélgetni, pedig nagyon szerettem volna, hogy megismerjem az életüket, a vágyaikat. Hogy mit enged meg nekik tulajdonképpen a törvény és szokás a házon kívül, ma sem vagyok bizonyos benne. A társaságokban csak gazdag családokból való, féltve óvott nőket láttam, de kint, az utcákon, a földeken annál többet, akik nehéz munkát, sokszor földművesmunkát végeztek. Röviden elsuhan itt-ott előttem egynéhány Önállóan élő városi dolgozó asszony is. Amit az új Mexikóban észlelt átalakulásokból láttam, az csak kíváncsivá tett arra, mik hát az igazi eredmények, különösen az asszonyokra való tekintettel. Remélem, hogy eljön az a nap, mikor egy asszonymak sem kell csak azért korlátok közé szorulnia, mert nőnek született, de éppen olyan szabadon érvényesítheti az egyéniségét, mint a férfi, tekintet nélkül arra, milyen földrészén, vagy milyen országban él.

Hangversenyt adtak a tiszteletemre s ott megcsodál-
tam a díszes cowboy-egyenruhát, amit a zenészek horda-
nak. Ezek után nagy meglepődésemre (és öröömre) ér-
tesültem róla, hogy az államtitkár úr, Portes Gil, elren-
delte, hogy én is kapjak egyenruhát. Ez az öltözet olyan
hagyományos itt, mint az angol rókavadászok piros
frakkja, vagy a skótok kockás szoknyája. Az enyém, —
néhány nappal később már el is hozták, — kék és ezüst
díszes cowboy-öltözet, festői sombreroval, amely nehéz
a sok lecsüngő díszről. Hogy abban a díszes és tarka öl-
tözetben hogyan lehetne repülni, olyan kérdés, amit máig
sem döntöttem el.

Áz én ott tartózkodásom, sajnos, minden értelemben
csak repülő látogatásnak volt nevezhető. Alig pihentem
egy kicsit, már a visszautazás kérdéseivel kellett foglal-
koznom.

Mexico Cityben mind a két repülőtér, a katonai is,
a polgári is elsőrangú. De csak másfél mérföldnyi ki-
futója van mind a kettőnek, ami az utasgépek, kereske-
delmi és katonai gépek számára elég, de az én túlterhelt
versenygépemnek nem. Így aztán felfedező útra indul-
tunk a kiszáradt sárral fedett síkságon, ami valaha a
Texcoco-tó feneké volt. Közel fekszik a főváros széléhez.
Itt, a tómederben, miután a mexikói katonák buzgón töl-
tötték be az árkokat és hordták le a halmokat, kitűnő
tepülőteret készítettünk, hárommérföldes kifutóval.

Gyakran mondtam, hogy a repülés szempontjából a
legfontosabb ez a két betű: k. i. Kedvező idő. Jól teszi
a pilóta, ha minden tervét ezzel a fenntartással állítja
fel: kedvező idő esetén.

Nyolc teljes napig hiába vártam, hogy k. legyen az i. Csak május kilencedikén, éjjel egy órakor kaptam meg végre a jelentést, hogy a levegőben tomboló vihar lecsillapult. A newyorki meteorológiai intézetből felhívott Mr. Futnám, a férjem és megadta a végső utasításokat, melyeket régi jó barátunk, Dr. James H. Kimball, a rekordrepülések vezetője állított össze a számomra.

Kiüzentem a repülőgépet őrző embereknek, hogy töltsék meg a tartályokat a szükséges 470 gallon benzinnel. En azalatt néhány órára lefeküdtem aludni. Négy órakor Edmundo Rendon, derék tolmácsunk, kivitt saját gyártmányú repülőterünkre, melynek hosszában már ott libegtek a fehér zászlócskák, hogy az indulást megkönnyítsék.

Charles Baughan, régi Lockheed-pilóta, aki akkor légitaxi-vállalatot tartott fenn Mexico Cityben, már átrepült gépemmel a Pánamerikai-hangárból a tómederbe, ahonnan indulni akartam. A benzintartályok is itt voltak, meglehetősen nagyszámú katonasággal együtt, Caselando kapitány parancsnoksága alatt, ők őrizték a benzintartályokat, meg a gépet, azonkívül gondoskodtak róla, hogy az összesereglett néptömeg, a tehének, lovak, kecskék, egyéb élőlények ne legyenek láb alatt.

Baughan felügyelete alatt megtörtént a berakás és szerelés, míg Casasolo, a pánamerikai vállalat főmechanikusa, mégegyszer alaposan átvizsgálta a Darázsmótort egy autó ívlámpa jártak fénye mellett, melynek ugyancsak fősvényen segített a világításban a keskeny újhold.

Ezen a napon Mexico Cityben reggeliztem és New Yorkban vacsoráztam, még pedig elég későn, mert fél-

tizenegy volt, mikor leszálltam Newarkban. 2185 mérföldnyire, északi irányban.

Mexikói időben alig valamivel múlt hat óra, mikor útnak indultam. Bár alig többet, mint egy mérföldet futottam a rögtönzött repülőtéren, a gép meglepő gyorsasággal emelkedett nagy terhével a levegőbe. Az én Vegám mindig ilyen volt, meglepett a tökéletességével. Sötét jóslatokat mondtak, mi minden történik majd, ha ezzel a megterhelt géppel nyolcezer lábnyira, a hegyek fölötti ritka levegőbe akarok felszállni. De tévedtek. Nekem csak arra kellett vigyáznom, hogy egyenesen fussak a géppel és mindaddig a földön tartsam, míg elegendő gyorsaságot érek el, körülbelül száz mérföldnyit számítva óránként. Akkor aztán szépen magától felemelkedett.

Lassan kapaszkodtam mind feljebb a levegőben s elértem a tízezer lábat, amit akartam. Kellett ez a magasság, hogy baj nélkül csússzak át a magasban lévő medencealakú fennsík fölött, melyen a város fekszik. Köröskörül menedékes lejtők haladtak lefelé a tengerhez. A méltóságteljes Popokatepetl némán emelte havas fejét a magasba délen, a lemenő nap sugarai csillogtak rajta. Igazi tündérország feküdt alattam és körülöttem. Olyan szép volt a vidék, hogy szinte túlságosan lefoglalta a figyelmemet és elterelte a gépemről. Pedig a nehéz gépet átvinni ekkora fennsík felett s a hegyeken keresztül nem volt kis feladat.

A levegőből nézve megvan a külön jellegzetes képe minden tájnak. Írországot zöld mezőiről, fehér házikóiról, nádfedeleiről lehet megismerni. A legtöbb mexikói

városnak már messziről meglátni gyűrűalakú bikaviadal-
arénáját a lapostetejű házak és fallal körülvett kertek
között.

Ez maradt meg az emlékezetemben az útról.

Mikor túljutottam a hegyláncon, felhők kezdtek alattam sűrűsödni s egyre jobban terjeszkedtek az öböl felett. Alig láttam mást, mint a felhők pihés körvonalait. Egyszer tudtam lepillantani a földre, óriási olajtartályokat láttam, azt hiszem, Tampico közelében. Innen fogva nyílegyenes irányban repültem északkeletre az öblön át New Orleansig, ami körülbelül hétszáz mérföld. New Orleanstól kezdve állandó rádióösszeköttetés volt a gépem és az alattam elterülő repülőterek között.

Egészen véve ez az út különösen azért volt érdekes, mert a legpontosabb időbeosztás szerint ment végbe. Minden egybevágott. Az egyedüli izgalmas percek azután következtek, hogy Newarkban szerencsésen leszálltam. A tömeg átszakította a kordont és valósággal elárasztotta a repülőteret. Izmos, félelmes rendőrök mentettek ki a repülőgépből, akik közül az egyik a nagy kavarodásban a jobbkaromat, a másik pedig a ballábamat fogta meg. Az volt a tervük, hogy egy közeli rendőr kocsihoz helyeznek biztonságba. De mindén jóakarattal mellettem is nehezen ment a dolog, mert nem voltak kellően összehangolva. Az, aki a karomat fogta, jobbra akart indulni, aki a lábamat húzta, balra. Az eredmény kellemetlen volt. Úgy éreztem magam, mint akit az indiánok kínozólóphöz kötöznek.

De mindegy. Azért mégis jól esett újra otthon lenni...

Hogy az elején kezdjem, először is le szeretném írni, hogyan támadt és fejlődött ki a földkörüli utazás terve. Azt mondtam, már, hogy akkor támadt bennem a vágy. tÖbbmótoros gépen ülni, mikor a Mexikói-öböl fölött repültem el.

Mikor 1928-ban először repültem át, mint tétlen utas az Atlanti-óceánt, azt kívántam, bár egyedül utazhatnék erre. Négy évig volt ez az álmom, míg végre 1932-ben valósággá vált. Az egyik óceán után persze a másikat is át kívántam repülni és két esztendő múlva nehéz munka és sok szíves segítség mellett, neki is in dúlhattam *i* Csendes-óceánnak.

Mikor Honolulu-ból Oaklandba érkeztem, százféle tervet is szőttem, mi mindent tudnék tenni, ha új gépem lenne. Annyira tele voltam ötletekkel, hogy csak úgy szórtam és a férjem egy órahosszat hallgatta türelemmel a fecsegésemet. Nemcsak az volt a vágyam, hogy hosszabb utat tegyek, mint az eddigiek voltak, de meg akartam figyelni egyetmást; a repülésnek, a különböző ma-

gasságoknak az emberi szervezetre való hatását, Röviden, kísérleti nyúlnak akartam felhasználni magamat és ha akad jelentkező, másokat is.

A repülőgépgyártás szakértői annyira el vannak foglalva mechanikai és takarékosági kérdésekkel, hogy az embert, aki a géppel repül, egészen elfelejtik. Engem nagyon érdekelt például, hogy megtapasztaljam, melyik élelmiszer a legjobb repülés közben, miért jobb az egyik, mint a másik, milyen hatást tesz a különböző magasságokban való repülés. Azt is ki akartam próbálni, mennyi idő múlva jelentkezik a fáradtság, a miriádnyi apró eszköznek, műszernek, fogantyúnak a kezelése folytán, amire a pilótának szüksége van. Továbbá, milyen hatása lehet a sztratoszférepülésnek olyan embereknél, akik már hozzá vannak szokva a felsőbb levegőrétegekben való tartózkodáshoz? Van-e különbség a férfi és női szervezet reakciója között? És ha igen, mennyiben? Sőt, ha lehetséges ezt is kikutatni, miért?

A modern repülőgépeknél, úgy tűnt fel nekem, túlságosan gyakran megtörténik, hogy a gyorsaság kedvéért sok minden mást elhanyagolunk, különösen a biztonságot. Talán jobb lenne visszatérni az első idők eredeti gépeihez és új utakon próbálkozni újra a tökéletesítéssel.

Igaz, a gyorsaságot, a gép nagyságát, a kényelmet, sőt luxust nem lehet figyelmen kívül hagyni most, hogy az utazóközönség hozzászokott. De a helyett, hogy minden igyekezetünkkel még nagyobb, még gyorsabb járatú gépeket kívánjunk teremteni, inkább azt a feltalálót szeretném a modern aviatikában látni, akinek a gépe pél-

dául mozdulatlanul tud lebegni a levegőben, vagy egészen lassan halad, mondjuk, negyven mérföldet óránként, esetleg harminc mérföldes sebességgel szép nyugodtan leszáll. Ezt, azt hiszem, a nélkül is el lehetne érni, hogy feláldoznánk amit sebesség, méretek, kényelem dolgában elértünk.

Sokan érzik, hogy a modern repülőgép már túlságosan bonyolult szerkezetű.

Az én Elektrám pilótafülkéjében például több mint száz csap, gomb, mutató van, ezekre vagy rá kell néznem, vagy meg kell csavarnom. A pilóta — azt hiszem, mindenki nevében beszélhetek — nem a még ravaszabb, különlegesebb, speciálisabb műszerekre vágyik, hanem arra, hogy valamiképpen egyszerűsítsék ami már van. Igaz, ezt csak én mondom, akit nagyon érdekel a gépek hatása az emberre, — mert hiszen az ember használatára vannak rendelve a gépek.

Több éven keresztül- állandó kellemes összeköttetésben voltam a Purdue-egyetemmel, Lafayette indianai városban, mint a tanári kar időleges tagja. A Purdue-egyetem fejlődő intézmény. Fontos aviatikai telep. Saját repülőtere van, amivel kevés egyetem dicsekedhetik a világon.

Egyébként ke edukációs iskola. Hetezer hallgatója közül ezer nő. Ezeknek a nőhallgatóknak az aviatikára vonatkozó minden problémája az én gondom volt. A fiatalságot gyakran tragikus módon ferde irányba kényszerítik. Ismertem leányokat, akiknek inkább mechanikai műszerekkel kellett volna dolgozniuk, mintsem ruhát

varrjanak és fiúkat, akik ügyesebben tudtak volna főzni, mint mérnöki munkát végezni.

Egyik legkedvesebb rögeszmém, hogy sok leány, különösen aki nem tucatlény, hanem valami különleges képessége vagy kívánsága van, nem kap megfelelő lehetőséget arra, hogy megpróbálja a szerencséjét. Nem új dolog ez. Nemzedékeken és nemzedékeken át mindig így volt. Ősrégi korok öröksége, amelynek folyományaképpen közhitté vált, hogy az asszonynak félnéknek kell lennie.

Az olyan fiú, akinek hajlama van a gépekkel való pepecseléssel, úgyszólván attól az időtől kezdve foglalkozhatik ilyesmivel, hogy el tud totyogni a maga lábán az utcasarki garázs ajtajáig. Ha kedve van, füttyögethet a jelzősípon, nyomkodhatja a szirénát, fülíg maszatos lehet az olajtól, ha jól esik neki. Testvérhúgával már másképpen áll a dolog. Ritka kivételektől eltekintve, a leány nem ismeri meg azt a gyönyörűséget, mit jelent, ha látja az ember, mitől mozog a motor, vagy hogyan lehet egyenesre kalapálni az elgörbült kerékpántot. Ez csak a fiúk öröme.

Ha egy leánynak támad ilyesmire kedve, nehéz küzdelmek árán tud csak helyet és módot szerezni hozzá. Régóta van egy nagyon kedves vágyam. Titkos álmaim közé tartozik egy nagy-nagy műhely, amire rá lenne írva: Csak lányok számára! A tervben gép lakatosüzem is tartozik a műhelyhez, ahol a kislányok kedvükre kalapálhatnak, reszelgethetnek s játszhatnak motorokkal, szíjakkal, fogaskerekekkel, mindenféle szerszámmal, maguk állítanának össze kedvük szerinti gépeket. Mindenki

leheveredhetne a földre, ha úgy tetszik neki, hogy minden oldalról megnézhesse valami gép belsejét és nem lenne baj, ha olajos lenne is tőle a haja. Kitalálhatnának mindenféle új gépet és megkereshetnék a régi gépek fortélyait. Motorok berregnének, órák tiktakolnának, rádiók üvölnének, elektromos és egyéb csodák várnák a lányokat, akik bizonyosan éppen olyan érdeklődéssel és lelkesedéssel dolgoznának itt, mint bátyjaik. Lenne belőlük, akár a fiúkból, kormosképű gépolajozó, vagy néha híres feltaláló, de ha nem is, legalább nem éreznék a tehetetlenséget és lecsillapodna a sóvárgásuk, e mellett értenének sok mindenhez, amire máshol is szükségük van.

Mindez persze meglehetősen távolesik ennek a könyvnek a tárgyától. Hiszen én a földkörüli útról akartam írni. Viszont bizonyos tekintetben mégis nagyon hozzátartozik.

A Purdue-egyetemen ugyanis, kivételképpen, az a nézet uralkodik, amit az előbb próbáltam kifejteni. Gyakorlati mechanikai oktatásban részesülnek a leányhallgatók is, mérnöki és egyéb hasonló munkákat végeznek, a nélkül, hogy valakinek is eszébe jutna belekötni a dologba, vagy lekicsinyelni őket, amiért nem fiúk, hanem leányok. Nagyon csábító lehetőség nyílt meg különböző új utak felé azzal a tervezett tanfolyammal, amelynek ez lett volna a címe: „Háztartási gépészet”. Sok otthon dolgozó leány üdvözlénné örömmel az ilyen tanfolyamot, amelynek elvégzése után tudná, mit tegyen, ha nem szól a kapucsengő, ha a vízvezeték bedugul, ha a gázcső folyik, vagy egyéb baj történik a házban. Nagyon gyako-

riak az ilyen balesetek, amelyeknek kiküszöbölése végtelesen egyszerű lehet, ha ért hozzá az ember.

Talán ezért lelkesedem annyira a Purdue-egyetemért, mert az aviatika dolgában is, meg az asszonyok dolgában is olyan nagyon egyetértünk.

Múlt nyáron egy napon megkérdezte a férjemtől Edward C. Elliott, a Purdue-egyetem vezetője, mi érdekel engem tulajdonképpen legjobban a szakdolgozon kívül? Mi lenne a vágyam? Mr. Putnam, aki gyakorlati módon is helytáll annak a sokszor hangoztatott elvének, hogy az asszonyok is csak azt tegyék, amihez legjobban értenek, még ha a saját feleségéről van is szó, mindig készséges, megértő segítőtársam volt mindenben. Így aztán elárulta, mennyire vágyódom egy nagyobb és tökéletesebb repülőgép után, nemcsak azért, hogy messzebbre, gyorsabban és nagyobb biztonsággal tudjak repülni, hanem azért is, hogy megszervezzem a modern aviatikai nevelést és technikai kísérleteket végezhessek.

Így aztán nem is olyan hosszú idő múlva birtokomba jutott az én kétmotoros gyönyörű Lockheed Elektra-gépem. Hogy megvásárolhattam, azt főleg a Purdue-egyetem kutatóalapjának köszönhetem és olyan barátaimnak, mint J. K. Lilly, Vincent Bendix és mások, főleg az aviatikai építészeti szakmából; valamint a gyárosok nagylelkűségének, akik, úgylátszik, megértették, hogy segítségükre lehetek az aviatika népszerűsítésében és az asszonyok repülésellenes állásfoglalása leküzdésében.

Úgy gondoltam, hogy egy esztendeig tanulgotok a géppemmel, próbautakat teszek s aztán valami érdekes és újszerű feladatra vállalkozom. De a körülmények úgy

alakultak, hogy jobbnak látszott, ha későbbre halasztom a próbarepüléseket és először vállalkozom a nagyobb feladatra.

„Repülő laboratóriumom” berendezése tökéletes. Van itt minden, ami modern műszer csak elképzelhető. Sperry-féle giropilótám is van, ennek bekapcsolásával úgyszólván magától repül a gép. A Bendix rádió-iránykutatató segítségével meg lehet keresni bármely szelekciós rádióleadót bizonyos távolságig. A legkitűnőbb kettős hang- és jelbeszélő-rádióberendezést is beépítették — a Bell-vállalat végezte a munkát dr. Frank B. Jewett felügyelete mellett.

A gép egyébként kétmotoros, teljesen fémről készült monoplán, visszahúzható leszállószerkezettel. Nagyobb testvére a két Lockheed Vegának, melyeken régebbi útjaimat tettem meg.

Átlagsebessége körülbelül száznyolcvan mérföld óránként, legnagyobb sebessége kétszáz. Speciális tartályai mellett még 1150 gallon tüzelőt vehet fel. Súlya körülbelül 15.000 font. Két H jelzésű Darázs-motorja van, összesen 1100 lóerősek.

Szentül hiszem, hogy terveink előkészítése néha többet jelent a megvalósulásnál. Akármi lesz is végső kimenetele ennek a vállalkozásnak, bizonyos, hogy kivételesen érdekes és szép munka volt a hónapokon át tartó készülődés.

Az ilyen készülődés, mint ahogyan többször mondom, kétharmada szokott lenni az egész vállalkozásnak. A világszerte való élőkészület tehát természetesen hónapokat vett igénybe. Itt voltak mindjárt a különféle

mechanikai kérdések és az utazást illető távoli vidékeken való sokféle intézkedés.

Ha az ember autótúrát tervez New-Englanden át, vagy, mondjuk, Yellowstoneba, a szükséges térképeket bármelyik benzintöltő állomáson megkaphatja. De ha körül akarja repülni a világot, amikor meglehetősen távol jut néha a szokott légi utaktól, előre nem is sejtett nehézségekbe ütközik. Hosszú hetekbe telt, míg összegyűjthettem minden térképet és adatot, amire szükségem volt. Amint a térképeket megkaptam, rá kellett rajzolni gondos mérlegelés alapján a követendő utat a legapróbb részletezéssel. Ezt a munkát főképpen Clarence Williams parancsnok végezte, Los Angelesből, aki már több előző repülésem útját is segítette megtervezni.

Végző alakjában igazán gyönyörű az ilyen repülő-térkép. Gondos vonallal van rajta meghúzva az égtájak szerinti út, minden apró változással egyetemben; a távolságok, a repülőterek meg vannak jelölve. A széljegyzetek egész lexikonná bővülnek kétoldalt. Bő részletek vannak ott a különböző repülőterekről, beszerzési lehetőségekről, az uralkodó szelekről, a helyi idő és talaj jellemző tulajdonságairól, a kritikus magasságokról, kényszerleszállási lehetőségekről, stb.

Hogy a szükséges adatokat mind megszerezhessük, nagyon nagy segítségünkre volt Jacques de Sibur, régi jó ismerősünk, a feleségével, Violette-el együtt (mindketten repülők), akik nagyon jól ismerik a legtöbb ismeretlen és járatlan vidék repülőviszonyait.

Készülődésünk egyik legfontosabb pontja volt a tüzelőről való előzetes gondoskodás. A Standard Oil

Company New Jerseyben, de valamennyi vezérképviselése és vállalata is együtt dolgoztak rajta, hogy információkat szerezzenek be és felfedezzék a beszerzési pontokat a világtájak minden részén, ami az út közelébe esik. Bizonyos helyeken itt is, ott is képzett, megbízható gépezésekről gondoskodtunk; az olyan helyekre, ahol nem volt, néha messze vidékről rendeltünk ki megfelelő embert.

Érdekes és tanulságos volt a térképekkel, meg különböző táblázatokkal foglalkozni s úgyszólván együtt élni. Földrajztudásom, legalábbis elméletben, hétről-hétre érezhetően fejlődött. Amint ott ültem kaliforniai otthonom kertjében, a napsugárban, a mosszunszelek fészket kutattam fel messze tájakon, az indiai esőviszonyokat latolgattam és azt, hogy milyen repülőterekre gondolhatok az afrikai kontinensen. Ez már magában véve is felért egy érdekes, kalandos utazással.

Egyszer írok majd egy cikket arról, milyen nagy-szerűen utazhat az ember térképek segítségével, a nélkül, hogy hazulról elindulna.

Az eredeti, több oldalról ajánlott útiterv első pillanattól kezdve úgy szólt, hogy Oaklandból indulok Honoluluba. Onnan Port Darwinba, ami Észak-Ausztráliában van. Átrepülök New Guineán és egy icipici kis Howland nevű szigeten pihenek meg, félfokkal északra az egyenlítőtől és körülbelül ezernyolcszáz mérföldnyire délnek a Hawaii-szigetektől. Ez lenne az út első része. A második, hosszabb rész, mesebeli országokon keresztül, Ausztráliától Afrika nyugati partjai fölött Arábiáig tart. A harmadik rész az Atlanti-óceán. A negyedik Braziliá-

ból észak felé haza. Úgy éreztem, hogy ha csak az egyik is szépen és baj nélkül sikerül, nem fogok csalódást érezni.

Előző útjaimon mindig egyedül voltam, de most úgy terveztem, hogy külön kormányost fogok magammal vinni.

Az út első részében három ugrással több mint hat-ezeröttszáz mérföldnyi vizet akartam átrepülni úgy, hogy közben nem szállok le. Két ugrással bajos is lett volna, nem lévén más alattam, mint a tenger. Nem lett volna józan vállalkozás ilyen átkelést megkockáztatni a nélkül, hogy szakértő kormányos segítsen a munkámban. Két előző óceánrepülésem és a mexikói út alkalmával, ha nem találtam meg rögtön a repülőteret, leszálltam máshol. Most azonban ez lehetetlenné vált. Nem kereshettem ki a legkönnyebb helyeket, hanem a földkörüli út egységes tervéhez kellett ragaszkodnom. Meg aztán akkor nagy földrészeket kötöttem ki, most elenyészően kis pontjain a véghetetlen óceánnak. Hawaii, ami kétezernégyszáz mérföldnyire van Kaliforniától, aligha lesz könnyen megtalálható a magasból, hát még Howland szigete, ami összesen egy vagy két mérföld széles és ezernyolcszáz mérfölddel tovább fekszik. Négy módomból volt hozzá, hogy megtaláljam a fantasztikusan apró szigetet. Az első: a találgatás. Ez egyszerűen azt jelenti, hogy az ember körülbelül meghatározza magában a helyzetét, a megtett gyorsaságnak az úttal való összevetése révén, bizonyos irányt véve tekintetbe. A második: a rádióhírek alapján való tájékozódás részint az esetleges arra járó hajók, részint a parti állomások révén. Harmadik: a rádió-irány-

kereső segítsége, ami szintén volt a pilótafülkében. Negyedik: szakszerű kormányosi számítások.

Amennyire eddigi tapasztalataim mutatták, úgy látom, hogy a pilóta, ha egyedül van, nem tájékozódhat pontosan kívánsága szerint akármikor, tekintve a sokféle műszert, meg szerszámot, amit a modern repülőgépen kezelnie kell. Kénytelen reá, hogy nagyon is megossza a figyelmét a sokféle tennivaló között.

Ezért kértem meg Harry Manning kapitányt, legyen a kormányosom.

Először akkor találkoztam Manning kapitánnyal, amikor a United States Line *Roosevelt* nevű hajóján volt szolgálatban. Ezen a hajón jöttem vissza Amerikába első óceánrepülésem után, 1928-ban. Útközben sokat beszélt nekem a kormányozás művészetéről. Megegyeztünk, hogy majd valamikor, ha az alkalom úgy hozza magával, együtt teszünk meg egy légi utat s ő megpróbálja hajózási tudományát a repülőgépen érvényesíteni.

Most, nyolc év múltán, még mindig állta a szavát és vállalkozott a légi útra. Én pedig még mindig örültem a tervnek.

A repülőgép ablakait a hosszú útra és Manning munkájára való tekintettel átalakították. Jókora asztalt is kapott, hogy szétteríthesse rajta a térképeket. Kronométerek voltak az asztal közelében, gumira szerelve, nehogy rázkódást szenvedjen valamelyik finom műszer. Egy másik kis fülkében magasságmérő, szélirány- és gyorsaságmutató, iránytű állt a rendelkezésére. Manningnak a gép minden részébe szabad bejárata volt, a tartá-

lyok fölött keskeny kis átjáró vezetett el a repülőgép farkától a pilótaülésig.

... Ez, röviden, a repülés történetének előszava. Könnyű elmondani, de hogy mindent el is készítsünk, az nemcsak nekem, de sok másnak is egész téli munkánkba került. Márciusra lettünk készen s készülni kezdtünk most már az indulásra.

Nagyrészen úgy tudtam intézni az előbbi repülőútjaimat, hogy nem is nagyon beszéltem róla. Az aviati-kában nagyon rossz módszer az, ha valaki előre emleget valamit, amit még nem vitt véghez. Annyi minden történhetik, mielőtt elindul! Megváltozhatik az egész terv, sőt az is lehet, hogy az utolsó pillanatban elmarad mindentől a vállalkozás. Éppen ezért a legtöbb pilóta szívesebben baglyot játszik és hallgat. Ebben az esetben azonban ez nem volt lehetséges. Ennek egyik következménye az volt, hogy hosszú hónapokon át sok kérdésre kellett felelnem, — ha ugyan tudtam felelni.

— Miért próbálkozik egyáltalán a földkörüli repüléssel? — ez volt az egyik legmakacsabban ismétlődő kérdés, amelyre talán legjobb lesz itt válaszolnom.

— Mert kedvem van hozzá.

Ennél teljesebb és tökéletesebb választ nem tudok kitalálni.

Új tapasztalatok várnak, kalandos út int felém, új oldalait és lehetőségeit tanulmányozhatom a repülésnek, megfigyelhetem az embereket, az ismeretlen népéket... és önmagamat. Úgy éreztem, hogy, ha ezt az utat megteszem, többet fogok tudni és többet, eredményesebben

dolgozhatom az előre kijelölt tervek szerint a Purdue egyetemen.

Meg azután az a meggyőződésem, hogy nem árt, ha néha az asszony is tesz egyetmást, amit a férfiak megtesznek, vagy akár olyant is, amit még nem tettek meg. Így megérthetik, hogy bennünk is van egyéniség. És talán minden ilyen kísérlet bátrabbá teszi az asszonyokat, hogy önállóbban merjenek gondolkozni és cselekedni.

Ilyenféle meggondolások alapján határoztam el, hogy megteszem azt, amire annyira vágytam... elindulok a földkörüli útra.

Repülés Honoluluba

Március tizenhetedikén, délután, körülbelül fél öt óra tájban elindultunk Oddandból Honolulu felé.

Ha azt mondom, hogy „elindultunk” ez azt jelenti, hogy épp négyszer akkora volt a társaságom, mint szokott lenni. Kívülem ott volt még a gépen Harry Manning, Fred Noonan és Paul Mantz. Úgy terveztük, hogy Mantz Honoluluban száll le, Noonan Howland-szigetén és Manning Ausztráliában. Azt mondogattuk, hogy most az egyszer az asszony kíséreti haza a férfiakat, hogy aztán egyedül menjen tovább. De az egerek és pilóták hiába terveznek, az mindig ferdén sikerül. Így sikerült ferdén a mi tervünk is. Mind a négyen hajón tértünk vissza szépen együtt, ahogyan elindultunk, a Hawaii-szigetekről.

De mielőtt ezt elmondanánk, lássuk előbb a repülőút történetét.

Fred Noonan, a légi kormányosok mestere, veterán repülő, legalább egy tucatnyi óceánrepülésen vett már részt és szívesen fogadta a tervet, hogy együtt fog dol-

gozni Harry Manninggal az út első két nehéz víziszakasza-
szán.

Szent Patrick napja volt és Noonan sokféle babo-
nát emlegetett ezzel kapcsolatban. Hozott is magával egy
négylevelű lóherét.

Az utolsó pillanatban döntötte el Paul Mantz is,
hogy szívesen átugrana Honoluluba. Örültem, hogy jön,
mert nemcsak hogy kitűnő pilótára akadtunk benne, de
nagyyszerű technikai tudásával segítségünkre lehetett a
gép előkészítésénél, mielőtt a meglehetősen hosszú how-
landi víziútra indulnánk. Csak azután, mikor már min-
dent megbeszéltünk és kijelentettem, hogy szívesen vál-
lalom utasnak, jöttem rá, hogy tulajdonképpen Ámor se-
gítségére vagyok. Itlert Paul most vallotta be végre az
okot, miért szeretne ő olyan nagyon Honoluluba menni.
Nem mintha túlságosan lelkesedett volna a terveimért,
hanem mert a menyasszonya, Theresa Miner, éppen
Hawaii felé utazott akkoriban a Matson-Line *Malólo* ha-
jóján. Kiszámította, hogy úgy lehet leggyorsabban nála,
ha velem repül.

Egy teljes hétig Oaklandban kellett vesztegelnünk
az állandó esőzések miatt. Elindulásunk napján még a
rendesnél is több eső esett, az alacsonyan járó felhőkből
még akkor is zuhogott alá a maradék víz, amikor a tar-
tályainkat megtöltöttük. De úgy négy óra tájban kisütött
a nap nyugaton a vastag felhőkárpitok mögül és ra-
gyogó fényben úszott az Aranykapu, amit jó jelnek
vettünk.

Kilencvenhét gallon benzinnel meglehetősen túlter-
heltük az Elektrát. így kellett a sáros földről felemelked-

nie. Paul Mantz meg én gondosan kiterveltük előre az indulás pilótafogásait és menetét. Együtt, egymás kezére dolgoztunk. Mindenki pontosan a maga feladatát végezte. Én a fékeknél és szelepeknél, Paul a pedálnál és a felvonható gurulószerkezetnél.

Két Darázs-motorom ezerszáz lova olyan gyönyörűen szökkentette magasba a tizennégyezer font súlyú gépet, hogy szinte hihetetlenül rövid futás után, alig ezernyolcszázkilencvenhét lábnyira már elhagyták a kerékek a földet — mint ahogyan a mérések mutatták. Közben, igaz, speciális (száz octanes) benzin adott külön erőt a motoroknak.

Amint fenn voltunk, csökkentettem a gép munkáját. A motornak is vannak emberi érzései. Ha jól bánunk vele, ő is viszonzozza és megtesz mindent, ami telik tőle. Tudtam, hogy nagy munka és hosszú út áll előtte, kímélni akartam, amennyire csak lehet.

A repülés első néhány órája gyakran ízelítő az egész út mechanikai szempontból vett sikerét illetően. Azt kívántam, maradjon még világos egy darabig, hogy könnyen tudjam a motorok munkáját és a gép viselkedését ellenőrizni. De különben is, a tisztán látható, éles látóhatárvonal nagy segítségére van a pilótának, akár tudatosan rájön erre, akár nem. Így jobban lehet egyenes vonalban vinni tovább a gépet.

Mikor átrepültünk az Aranykapu felett, igazán olyan volt, mintha tiszta arany lenne. Mögöttünk összecsukódtak a nehéz, sötét felhők. De nyugaton vidám alkonyati napfény csillogott. Fényével szinte mintha felgyújtotta volna a Tamalpais-hegy lejtőit és San-Francisco

városát, amint nyugatnak indultunk, a hatalmas új híd fölött. Kis acélív volt mélyen lenn, apró kis hangyák másztak rajta: hazafelé siető autók.

Egy órányira Alabamától megláttuk a Pan-America Társaság repülőgépjét a gomolyogva tornyosuló, nap-sütötte kumuluszfelhők háttérében. Elég közel repültünk el mellette, hogy lefényképezhessük. Ez volt az első eset, hogy repülőgéppel találkoztam tenger fölött. Később megtudtam, hogy a Pan-America gépei, melyek állandóan közlekednek a Csendes-óceánon át, sohasem látták még egymást. Ed Musick számára, aki a gép pilótája volt, szintén mi voltunk az elsők, akikkel útjain találkozott.

Nagyobb sebességgel repültünk s lassan magunk mögött hagytuk a nagy repülőgépet. Mindnyájunkra hatott a találkozás szokatlansága ... láttuk egymást és most újra elválnak ... két magános gép idekint a nagy vizek felett. Ma még különös az ilyen véletlen találkozót, de hamarosan bizonyosan olyan megszokott lesz, mint a postajáratok találkozása a sűrűn lakott területeken.

Íme, néhány kiragadott oldal az útinaplóból, amint ceruzával lefirkáltam azon az éjszakán, a Csendes-óceán fölött:

„Repülőgép: 2 fényképfelvétel.

1 ó. 15 p. Szivárvány.

1. ó. 30. p. Hajó.

Nagyon elhajlunk. Aztán szivárvány.

Elöl aranyszélű felhők, később a napszállat arany üressége, örülök, hogy még nappali világosságban in-

dúltunk. Kaptunk néhány szélrohamot, sokkal kellemetlenebb lett volna éjszaka.

Három órája jövünk. Paul meg én ittunk egy kis kakaót. Még mindig látszik nyugaton a fény. Mostanáig többnyire én vezettem, most Paul vette át, én a műszereket figyelem. Kezdenek előbukkanni a csillagok. Oda-benn a fülkében a kormányosok örülten dolgoznak. Harry épp az előbb fejezett be egy hosszú rádióbeszélgetést.

A hátsó fülke, ahol a kormányosok vannak, földöntúli kékeszöld fényben úszik. A műszereink rózsaszínűnek látszanak.

Az ég rózsaszínsárga.

Itt az éjszaka. Tizenegyre jár az idő. A Vénusz előtünk kissé jobbra fényesen ragyog. A hold vigyáz ránk. Segít. Megvilágítja a látóhatár vonalát, hogy lássunk repülni. Rásüt a gép orrára és a pilótafülkébe is.

Körülbelül olyanok a felhőalakzatok, mint amikor egyedül repültem át az óceánt. Habos fehér gomolyfelhők, de többször látjuk a szabad tengert.

Hat-hét óra telt el. A csillagok fénylenek, de a hold olyan erősen világít, hogy a látóhatár felé egyet sem látni. Harry feljön a pilótatülésre, a rádiónál dolgozik. Paul a belső fülkébe bújik, Harry itt tesz-vesz a fejem fölött.

6 ó. 35 p. Harry jelenti, hogy törhetjük a fejünket, hol vagyunk. Noonan épp most számítja ki a helyzetünket. Mostanáig minden rendben.

180 m. p. h. Jaj, jaj, remélem, a kormányosok értik, miről beszélnek egymással.

*A rádió (KFI) most adja le a 12.15-ös időjelen-
tést a Monterey-gőzös számára, W. T. Miller szintén,
Paul felhívta Burbankot 3105-ön.*

*Noonan kéri, tartsam szilárdan a gépet, amíg jól
körülnéz. Pan-Am. Oaklandból szól, hogy kapcsoljuk
Honolulut. 1 óra.*

*Harry most beszélt Honoluluval. A hold felhők
közé került. Most a Sperry-önműködőt használjuk, hogy
kíméljük a szemünket, mert úgysem látunk semmit.
Nincs látóhatár. Csak különböző gomolyfelhők és semmi
más. Velem is így volt, mikor egyedül jártam itt, de
akkor nem volt Sperry-szerkezetem, hogy segíthetett
volna.*

*A felhők úglátszik foszlani kezdenek. Egy darabig
mintha kemény fehér gombócok lettek volna a gép szár-
nyai alatt. Most lejjebb szálltak és többezer lábnyi mély-
ségben a holdfény lassan mind elnyeli. Már egészen
alaktalanok. A csillagok fenn vannak még.*

A kormányosok kávéit isznak. Érzem a szagát.

*Az éjszaka tisztább, világosabb. A felhők fehérek,
közben sötét szigeteket látni, ahol áttetszik a tenger.*

*4 ó. 10 p. Egy ideig nyílt tenger fölött repültünk,
fényes és tiszta volt az ég. Most újra felhők közé ér-
tünk. Néhol réseket látni. Mintha egy-egy csillag buk-
kana elő a résekből. Furcsa képzelődés.*

*Az ég világosabbnak tűnik. Pedig még korán van
hosszá, hogy hajnalodjék. Az előbb ettem meg egy almát.
Paul egy paradicsomot, mert neki már nem jutott alma.”*

Ez volt az első eset az 1928-ban tett *Friendship*-repülés óta, hogy társasággal utaztam az óceán fölött. Nem mintha valami társaséletet lehetne élni ilyenkor. A pilótafülkében ugyancsak el van az ember foglalva és nem sokat fecseghet közben, a kormányosoknak szintén a munkájukon jár az eszük, ott hátul a térképfülkében, a külön tartályok mögött, ami az Elektrán az egyébként utasok számára fenntartott helyet foglalja el. Itt vannak a szerszámaik és műszereik, itt számítgatják állandóan, hol vagyunk, hol lehetünk? Lemérik a csillagok állását, a napot; sextanssal, octanssal, kronométerrel, miegyébbel tesznek-vesznek.

Hogy hogyan beszélgettünk mi a pilótafülkéből át hozzájuk a térképfülkébe? Egy bambusz-halászóbot segítségével. Kis irodai kapcsot illesztettünk a végére, ez tartotta a papírt rajta, amire az üzeneteket írtuk egymásnak. A pilótafülkébe nagyon érdekes jelentések érkeztek onnan ezen az úton. Nemcsak az volt a fontos, hogy tudjuk bizonyos pillanatban a pontos helyzetet, de ellenőrizhettük a sebességet, a benzinfogyasztást, egybevetve az állandó ellenőrzéssel, mennyi tüzelőnk van még.

Véletlenül úgy érkeztünk meg Hawaiiba, hogy több mint négy órára való készletünk maradt, így tehát vagy hatszáz mérföldet repülhettünk volna még. Ez elegendő biztonsági óvintézkedés.

összehasonlítva az Atlanti-Óceán fölött tett repülőúttal, amit rádió nélkül tettem meg, ez az utazás szinte kedélyesnek tűnt. Mintha csak a szomszédba rándultunk volna ki. Állandó érintkezésben voltunk a földi világgal, majdnem sok volt a mindenféle műsor, amit végig-

hallgathattunk, nem is említve a nekünk szóló üzeneteket és jelentéseket, meg a mi leadott jelentéseinket az útról és hollétünkről.

Annaira el voltunk foglalva egész éjszaka, hogy nem volt idő szunyókálni. Nem tehattük volna meg, még ha lett volna is rá kedvünk. Sőt, még enni is alig lehetett. Mindnyájan hoztunk villásreggelire valót, de észrevettem később, hogy ugyancsak kevés szendvics fogyott el. Én egy szendvicset és egy almát ettem. A többiek forró csokoládét meg kávét ittak, a termoszból töltögettek papírpohárba.

Fred Noonan munkája fényesen megfelelt minden várakozásnak. Az éjszakán át elmondták neki a csillagok (az octans nyelvén), hol járunk, míg Harry Manning a rádiót kezelte.

Egyszer — néhány száz mérföldnyire lehettünk még Hawaiitól — Fred azt mondta nekem, ereszkedjünk le a felhők között és tartsunk be egy bizonyos irányt.

— A Makapu-jelzőfény maradjon tíz foknyira a gép orrától — utasított.

Azt akarta ezzel mondani, hogy Bendix rádió-iránykeresőmmel keressen meg a jelzőtüzet, aztán fordítsam a gépet abba az irányba, amit mondott. Most első esetben használtam a nemrég tökéletesített Bendix-műszert. Ezen a csendesóceáni úton egyik legérdekesebb és legértékesebb, kitűnően működő műszerünk volt.

Megint egy kis rész a naplóból:

Vegre kireggeledik. A csillagok elhalványultak. Lassítottunk. Százhússzal mászunk, hogy ne érkezzünk

meg sötétségben. Kevesebbet égetünk most 20 gallonnál. Gáz 10.000 ft. Befordultunk a Makapu-jelzés felé. 10 foknyira a gép orrától: ez a rendelkezés.

*

A tüzünk kialudt. Harry olyan soká tartotta le a szelepet. Még nem látjuk, mi fölött járunk. Mintha sivatag lenne. Ha hátranézek, a felhősziluettek mintha dombok lennének a hajnalodó ég hátterén. Néha mintlia egy-egy tavat látnánk odalent.

80 mérföldnyire vagyunk Makaputól. Fred azt mondja, induljunk lefelé. Kezdjük a leszállást...”

«

Honolulu időszámítás szerint reggel 5 óra 40 perckor megláttuk a Gyémántfejet, ezt a barátságos tájat, amit utoljára 1935 január 11-én láttam. Egy felhő3 délután alkonyodó félhomályában akkor indultam el megterhelt Lockheed Vegámmal a kaliforniai partok felé. Most a hajnali ködök alatt pontosan akkor és azon a helyen bukkant elő, ahol és amikor Fred várta, ami nagyon megnyugtató érzés volt.

Talán még jobban esett meglátni a földet most, mint két évvel ezelőtt Kaliforniát. Utóvégre egy egész kontinentst már csak megtalálhat az ember az óceán szélén. De Hawaiiit megtalálni az óceánban egy kicsit más. Mindnyájan tudtuk, milyen könnyen elrepülhettünk volna mellette.

Úgy éreztem, mentetetődznöm kellene a sok ember előtt, akik ilyen korán felkeltek, hogy üdvözöljenek

bennünket a repülőtéren. Talán belátóbbnak kellett volna lennem és egy órával későbbre tervezhettem volna az érkezést. De ez nehéz lett volna, hiszen nagyon kívánatos volt, hogy minél tovább világos legyen még azután is, hogy elindultunk Oaklandból.

Már többször voltam ezeken a gyönyörű szigeteken és hozzá voltam szokva az itteniek vendégszeretetéhez, de azt igazán nem vártam, hogy ennyi kedves ember jöjjön ki elénk hajnalban, reggeli nélkül. Egyébként, ha már reggeliről beszélünk: megérkezésünk után az első kellemes emlékek közé tartozik az a frissen főtt tojás, ami varázslatos módon készen várt reánk John McDonnell ezredesek házában.

Reméltük, hogy azonnal tovább indulhatunk Howland szigete felé. De hamarosan rájöttünk, hogy az időjárási viszonyok délnyugati irányban nem a legkívánatosabbak. Elkerülhetetlen volt a késlekedés. Visszont ha már az embernek várnia kell, talán az egész világon nincs kellemesebb és szebb hely hozzá, mint Honolulu. Mint 1935-ös óceánrepülésem előtt, most is elragadott a gyönyörű waikiki-partrész. Mr. és Mrs. Chris Holmes otthonában voltam ott. Hatórai pompás alvás, utána napfürdő a lanain — széles erkélyen, ahonnan a tropikus táj minden szépségét láthattam a kókuszdiópálmák lombjai között — és elfelejtettem minden fáradtságot. Ha az ember akárhol, akármikor felébredt, ételt tettek eléje — hogy mennyi ananászlevet ittam még közben, mesébe illő.

Kint a repülőgépnél Wilbur Thomas, a Pratt és Whitney-vállalat képviselője, lábujjhegyen állva néze-

gette a Darázs-motorokat. Megmondtam neki, hogy a világon nagyon kevés ember van, akinek megengedem, hogy hozzányúljon. A bonyolultabb gépeket okosabb békén hagyni, ha kifogástalanul végzik a munkát. Hanem az enyém azért, a lehető leggondosabb felügyelet mellett, kellő tisztogatást, dörzsölést, mechanikai mosdatást kapott, éppen csak hogy megtartsa a ragyogó szépségét és egészségét.

Itt kicsit megállok, hogy köszönetet mondjak némelyeknek a sok közül, akik különösen kedvesek voltak hozzám. Így mindjárt a tengerészet és katonaság tisztjeinek tartozom hálával, akik mindent megtettek, amit csak képzelni lehet. Különösen hálás vagyok Barton K. Young tábornok úrnak, John McDonnell ezredes úrnak, Sámuel Grierson százados úrnak. Két civil ismerősöm előző utam révén, Bill Cogswell meg Nat Farbman, régi barátunk, Sydney Bowman képviselője a szigeten, mindig mindenben a kezünkre járt. De hiszen annyian vannak! Richárd B. Black és az *Itasca* egész személyzete, akik hiába vártak bennünket Howland kikötőjében, Bill Miller, a kereskedelmi központnál, Frank Johnson hadnagy a parti őrségen, Bob Oertel a Standard Oil képviselője, aztán az asszonyismerősök és barátnők, Benigna Green, Bess Young, mindketten Honoluluban... És a gépészek és technikusok, akik órákon át dolgoztak a gépem körül Burbankban, Oaklandban, Honoluluban és mindenütt. Nagyon sokat köszönhetek nekik. Remélem, egyszer még rákerül a sor, hogy megszorítsam a kezüket és megmondhassam, milyen reménytelen lenne az ilyen emberek nélkül a pilóta minden vállalkozása.

Időnk — 15 óra és 47 perc Oaklandtól Honoluluig — a kelet-nyugati átkelés rekordja volt. Ez érdekes bizonyítéka a repülőgép fejlődésének, különösen ami a gyorsaságot illeti. Mert hiszen mi inkább lassan igyekeztünk menni, olyan lassan, ahogyan csak lehetett. Visszafogtuk a motorokat, majdnem egész úton az átlagos alatt maradt a sebességünk. £ mellett a szelek nem segítettek, hanem inkább megzavartak. Nekünk könnyebb lett volna gyorsabban menni. Akár az Elektra, akár más hasonló gép könnyen megrövidítheti ezt az időt, amit mi értünk el, persze kedvező körülmények között.

Honolulu-ból írtam március 19-én:

„Az ilyen repüléseknél egyáltalán nem a gyorsaság a legfontosabb. Nem is lehet, őszintén mondom, nem sietek. Igaz, csalódás volt tegnap, hogy a rossz idő miatt nem folytathattuk az utat. De ilyen késések bizonyosan elő fognak még fordulni. Az én ambícióm nem időre van számítva. Minek nekem rekord? Ezt mások majd elintézik később. Fogunk még olyan földköri repüléseket látni, hogy eláll a szemünk-szánk tőle. Ami a mostani vállalkozást illeti, én csak azt akarom, hogy olyan megfontoltan és biztonságban menjünk körül a földön, ahogyan a mai körülmények között elképzelhető. Kísérlet ez a magam és a gépem számára, hogy mindent meglássunk, amit csak lehet, a világ derekát körülkerülve. És jó szerencsével azt remélem, hogy egy darabban érünk vissza, én is, a gépem is.. --

... Korán beszéltem. Másnap reggelre az én szegény Elektrám ugyancsak nem volt egy darabban, összetörve feküdt a Luké Field-repülőter futóperronján.

Életemben mindig tapasztaltam, hogy, ha túlságosan jól megy minden, akkor az embernek bajra kell számítnia. És, megfordítva, azt is láttam, hogy a legkétségbeesettebb dolgokban, mikor már minden sötétnek látszik, egyszerre előbukkan valami fény ...

A reggel első szürke derengése jött le a keleti dombok lejtőin a Gyöngy-kikötő felé. A Wheeler-repülőtérrel, ahol leszálltunk, áthurcolkodtunk a Luké Fieldre, ahol a pompás, háromezer lábnyi kemény és sima futóperron jobb lehetőséget adott a felszállásra. Hajnalban akartunk útnak indulni. Furesa, mennyi minden történhetik egy ilyen rövid hajnalon.

Kilencszáz gallon benzin volt már a gépben. Majdnem annyi, mint amennyit Oaklandból jövet magunkkal hoztunk, bár a tervezett távolság a Howland-szigetig hatszáz mérfölddel rövidebb volt, mint az első ugrás, Oaklandtól idáig. A jelentések alapján nagyon nem tetszett nekem az idő és elegendő fűtőanyagot akartam vinni, hogy, ha szükségesnek látjuk, akár nyolc óra múlva is nyugodtan fordulhassunk vissza.

De a megterhelés egyáltalán nem volt túlsók a gépnek. Sokkal többet is elbírt volna. Sokszor szállt fel könnyen, nagyobb teherrel. Egyáltalán, olyan könnyedén futott a gép a perron vége felé, hogy azt hittem, máris emelkedik. Tíz másodperc múlva a levegőben lettünk volna, felhúztuk volna a kerekeinket, indultunk volna orrunkkal délnyugat felé... Semmi, semmi jel nem mutatta, hogy valami ne lenne rendben.

És tíz másodperc múlva a derék, jó gép, amely olyan szépen és bátran hozott el bennünket ide Honoluluba,

ott feküdt tehetetlenül a futóperronon, mint valami szegény, viharverte madár, törött szárnyal.

Ami bennünket illet, csak a lelkünkön esett sérülés, mikor ez a hirtelen szerencsétlenség lesújtott reánk. Nagy szerencsénk volt. Mind a hárman: Harry Manning, Fred Noonan meg én karcolás nélkül kapaszkodtunk elő. De a gépet siralom volt látni. Kerékszerkezete letört, egyik szárnya teljesen tönkrement. Még szerencse, hogy olyan kitűnően volt megépítve, máskülönben teljes pusztulással járt volna ez a baleset. Olyan apró kis jelentéktelen véletlen eset okozta az egészet, amilyenek a repülésnél nagyon komoly következményei lehetnek.

A tanúk azt mondják, hogy a kerékkal volt baj. De miután gondosan megvizsgáltam a nyomokat, úgy találtam, hogy nem ez lehetett főoka a balesetnek. Talán az egyik jobboldali lökhárító mondhatta fel a szolgálatot.

A nézők csak azt vették észre, hogy az egyik szárny lelankad. A gép hirtelen jobbra fordult. Csökkentettem a baloldali motor erejét és sikerült is a gépet újra balra rántani. De most túlságosan balra ment. Egy pillanatig reméltem még, hogy felülkerekedem és egyenes irányban futunk tovább. De a megterhelés akkora volt, hogy ha egyszer görbére fordult a gép, nem volt mit tenni, mint hagyni, menjen, amint neki tetszik.

Az erős fordulattól a jobboldali leszállószerkezet levált és benzin ömlött ki a csőből. Hogy mégsem borult lángba a gép, talán a jó emberek imáinak köszönhetem, akik a világ minden részében gondoltak rám. Egyikünk sem érzett rázkódást, vagy lökést, ami a modern fémrepülőgépek biztonságát mutatja.

Most, visszatekintve, hálás vagyok, hogy ez a bal eset ott Honoluluban történt és nem valahol másutt, a világ valamelyik távoli sarkában, ahol még csak segítséget sem lehetett volna remélni. Kell, hogy egy jó szót mondjak itt Harry Manningot és Fred Noonant illetőleg. Mind a ketten olyan nyugodtan és bátran viselkedtek, hogy csodálat illeti meg mindkettőjüket. Mikor az első ember odaért a törött géphez és felrántotta a fülke ajtaját, Fred Noonan gondosan hajtogatta össze a térképeit. Első szava az volt, hogy ha újra repülni akarok, ő is jön megint.

Azt hiszem, két perc sem telt el azután, hogy kiszálltunk a roncsból, amikor újra pontosan tudtam, mit akarok, csak legyen módom hozzá! A kívánságom pedig már előbb is az volt:

— Ha most meg nem égünk, mégegyszer kezdem!

Valami ilyen villant át az agyamon a szerencsétlenség pillanatában. Csodálatos módon, a tűz elkerült bennünket ... A fentebb említett két perc azért kellett, hogy körülnézzem a gépet és meglássam, milyen állapotban van. Ha teljesen elpusztult, gondoltam, akkor mindegyké vége. Nem tudok magamnak másikat szerezni. De ha javítható, akkor talán... talán még lesz valami belőle. Első vizsgálatom eredménye az volt, hogy meg lehet még törött csontjait gyógyítani.

— Természetesen abbahagyja az utat és feladja a próbát? — kérdezte valaki. Azaz nem is kérdezte. Állítás volt a hangsúlyában.

Megráztam a fejem.

— Nem gondolnám.

— Balszerencse — bólogatott egy másik újságíró. — De még szerencsésnek kell vallania magát, hogy életben maradt. Egyébként hallottuk, hogy a férje nagyon fog örülni a dolognak, mert most legalább nem repülhet tovább.

Én jobban tudtam náluk, hogyan áll a dolog. Csak azért, hogy a híreket helyesbítsem, megmutattam később a kíváncsi újságíróknak azt a táviratot, amit Mr. Putnam küldött nekem közvetlenül azután, hogy megtudta a szerencsétlenséget és hogy még van felesége, akinek táviratozhat. Ez volt az üzenet:

— *Ha te meg a fiúk jól vagytok, a többi nem baj. Megtörténik az ilyesmi. Akár abbahagyod a dolgot, akár később újrakezded, én melletted állok.*

Fellélekztem. Jól esett. A férjem nagyon jól tudta, hogy újra fogom kezdeni később. Én viszont tudtam, hogy ugyanilyen körülmények között ő sem tett volna másképp.

Azt hiszem, a férjem valami csöndes megelégedettséggel, de e mellett beletörődéssel, afféle modern mártíromsággal nézte mindig a dolgot, ha ő maradt otthon és az asszony röpködött kalandok után szerte a nagyvilágban, fejtetőre állítva a világ eddig elfogadott rendjét.

Közjáték

Mikor a repülőgép is, meg mi is visszakerültünk Kaliforniába, az volt a tennivalónk, hogy ne jajgassunk amiatt, ami történt és amin már nem lehet változtatni, hanem törjük a fejünket rajta, mi legyen ezután?

Mint az ember törött csontjait, amiket a természet forraszt össze lassú folyamattal, olyan lassan és óvatosan kell egybeilleszteni a repülőgép sokféle törött részecskéjét. Nem lehet sietni, nem lehet türelmetlenkedni, ha az ember tökéletes gyógyulást akar. Ezenkívül pedig a múlton okulva, még fokozni kellett az Elektra ellenállóképességét, teherbírását és biztonságát, hogy elbírja a túlterhelést, jobban, mint eddig. Ez bizonyos átalakításokat jelentett, ami szintén lassú folyamat s ezt sem lehet siettetni. Ami a kényes, értékes gépeket illeti, azok már a burbanki gyárban voltak, alapos ellenőrzés és vizsgálat céljából.

Tudtam, hogy majd, ha a monoplán is, a gépek is tökéletes rendben vannak és a motorokat újra felszerelik, eltelik még jó idő kísérletekkel, próbálkozással s csak

azután lehet szó arról, hogy az Elektra újra nagyobb útra induljon a baleset után.

Miközben a repülőgépet úgyszólván újraépítették, a mi dolgunk az volt, hogy kiszámítsuk és meghatározzuk először is azt, mennyi késésre kell feltétlenül számítani s mikorra várhatjuk, hogy újra megpróbáljuk valóra váltani a terveinket.

Eredetileg úgy gondoltuk, március közepén indulunk. Az időjárás szempontjából is ezek a napok látszólag legalkalmasabbnak az indulásra. Már amennyire a legalkalmasabb időről ilyen hosszú útnál beszélni lehet. Három hónapnyi késedelem meglehetősen nagy változást jelent ilyen tekintetben. Persze, némely helyeken a javunkra szolgált a késés, de máshol kedvezőtlenebb körülményekkel kellett számolnunk. Itt az esőzések kezdődtek már, amott éppen befejeződtek, emitt kedvező szeleket várhattunk, amott monszunok és fojtó homokviharok járnak ilyen időtájban ... így aztán újra és újra át kellett tanulmányoznunk az egész föld meteorológiai térképeit és újra kellett tárgyalnunk a szakemberekkel, akik ismerik a ködöt, esőt, hőmérsékváltozásokat az egyenlítőn köröskörül.

Ezeknek a tárgyalásoknak eredménye az volt, hogy nagy elhatározásra jutottam és megfordítottam az eredeti útirányt. Korábban úgy látszott, hogy jobb lesz, ha nyugatnak utazunk, de három hónappal később éppen ellenkezően állt a dolog. Utóvégre, gondoltam, akármit mond Einstein, ha minden relatív lehet is a világon, de az egyenlítő csak olyan hosszú nyugatról keletre, mint keletről nyugatra.

Nagyon meggyőző érv volt, hogy a Karaib-szigetek és Afrika környékének hőmérsékleti ingadozása sokkal sötétebb képet nyújtott június eleje után, mint azelőtt. Minden valószínűség a mellett szólt, hogy jobb lesz, ha minél korábban érek oda és átesem az útnak ezen a veszedelemes szakaszán. De változtattunk valami keveset az eredeti útiterven is. Előbb úgy gondoltuk, hogy Braziliából Panamán, Közép-Amerikán, Mexikón át jövünk haza. E helyett úgy döntöttünk, hogy Miamin keresztül, az Egyesült Államok fölött sokkal jobb lesz megtenni az út első szakaszát, már csak azért is, mert kellően tapasztalhatjuk, csakugyan tökéletesen megjavították-e a sérült gépet. Így, hogy az út első része kísérletezésnek is vehető, sok időt és néhány próbatutat megtakaríthattunk Kaliforniában. Tudtam jól: Miamiban elsőrendű mechanikai segéderőket is találhatok, hogy abban az esetben, ha a háromezer mérföldes szárazföldi úton valami kis hiba lenne a gép körül felfedezhető, még mielőtt az óceánnak nekiindulnék, kijavítsák.

Hosszú hónapokig dolgoztunk az eredeti terven. Most, hogy megfordítottuk az útirányt, sok munkánk vált hiábavalóvá. Sok adatot el kellett vetnünk, hogy új alapon készítsük el a számításokat. Meglehetősen kemény feladat volt ez a számunkra és, attól félek, másoknak is, akiktől segítséget kértünk.

Ujabb helyeket kellett kikeresni, ahol fűtőanyagot, olajat, esetleg szükséges motoralkatrészeket, valamint megfelelő gépszakértőket találjunk az úton végig. Belefájdult a fejem ezeknek a dolgoknak elintézésébe. Így például az eredeti terv szerint Karachiban kellett volna

megellnünk a motorok kipróbálására, alapos átvizsgálására és javítására, amire, tudtam, rászorulnak a darazsaim, mire odaérünk. Ugyanaznap, mikor mi leszálltunk Honoluluban, indult el a kiszemelt mechanikus repülőgépen Londonból Karachiba, hogy idejében ott várjon bennünket. Mikor Indiába ért, ott fogadták a hírrel, hogy Honoluluban baj történt, a gép összetört. Természetesen azonnal visszafordult Londonba. Persze, az ilyen költség bennünket terhelt.

Ezek a napok, áprilisban és májusban, tele voltak kellemetlen dolgokkal, mint például az előbb említett kirándulás Londonból. Nagyon is meg kellett értenünk a szomorú igazságot, hogy az ilyen repülőszerencsétlenség nemcsak technikai, de pénzügyi szempontból is keserves dolog és súlyos utókövetkezményekkel jár. A prózai dollár- és centügyeknél barátaink bőkezűen a segítségünkre voltak, de még így is meglehetősen sok adósságot vettem fel a jövőendő adóslevélre... Bár ezen nem sajnálkoztam túlságosan. Mirevaló a jövő, ha nem arra, hogy az ember hitelt vegyen fel reá?

A csendesóceáni útrészlet átalakítása maga hatalmas munkát jelentett. A parti őrség megváltoztatta a hajószolgálatot úgy, hogy kellő időben a Howland-szigeteken legyen és szolgálatunkra álljon, ha ott leszállunk. Más hasonló intézkedéseket is tett az amerikai tengerészet. Mindezt újra át kell gondolni, lehetőleg úgy, hogy a hivatalos intézkedéseken kevés változtatás essen.

Itt volt aztán a különböző engedélyek kérdése. Az állami szervek szíves segítségével sikerült már meglehetősen szép gyűjteményt kerítenünk. Különféle alakú, szö-

végű, tartalmú iratok voltak. Az útlevelek és vízumok mellett a legtöbb országban még külön engedélyre volt szükség, hogy repülőgépünkkel földre szállhassunk. Itt ott tiltott területek voltak, melyeken semmiképpen nem engedik az átrepülést. Más területek fölött fegyvert vagy mozgófényképezőgépet tilos átvinni. Orvosi bizonyítványokra is szükségünk volt. Mindnyájunknak feldagadt a karja meg lába a különböző próbaoltásoktól és injekcióktól. Egész sor országban erkölcsi bizonyítványt és rendőri igazolólevelet követeltek. Erről is gondoskodtam.

Természetesen mindez hivatalos úton történt és azt hiszem, a különböző állami hivatalokban nagyon unhatják már, hogy annyi követeléssel állnak eléjük a nyugtalanvérű pilóták, akik nem tudnak veszteg maradni. Hogy állhatatos nyakukrajárásom mellett is jóakarattal voltak irányomban, mutatja a sikeres diplomáciai nevelést.

Mielőtt azonban valamit is elkezdhetett volna az államhatalom ebben az ügyben, előbb a kereskedelmi hatóságok beleegyezését kellett megnyernem. Tőlük függ a polgári repülőgépek számára kiadott minden engedély. Először is ki kellett jelentenem, persze kellő bizonyítékok felmutatásával, hogy a gépem alkalmas a kijelölt feladatra és a pilóta érti a dolgát. Miután ezen egyszer már átestem, most újra végig kellett élveznem az egész dolgot, mert új engedélyt kellett kiváltani a második indulásra. Csak a Bureau of Aeronautics jóakarátára vall, hogy eleinte azt kívánták, tegyek le csökönyszerűen hangoztatott tervemről. Azon igyekeztek, hogy az ilyen utakra vállalkozókat lehetőleg elbátortalanítsák. De miután egyszer már megkaptam az engedélyt és a gép,

a pilóta meg az utasok is ugyanazok voltak, valamint a terv is körülbelül a régi maradt, ha fordítva is — bajos lett volna most már visszavonni.

Ez alatt a két hónap alatt több dolgom volt, mint valaha is azelőtt. Úgyszólván majdnem minden nap órákat töltöttem a Lockheed-gyár telepén, ahol Hibbard, Gersler és Johnson mérnökökkel tárgyaltam, vagy az átépítés ezer és egy részletét beszéltem meg Harvey Christennel és Firmán Grey-el, a munkavezetőkkel. Paul Mantz és másik két útitársam véleménye és ötletei alapján sok egyszerűsítést és javítást célzó új dolgot eszközöltünk a csőberendezésnél, a tartályok elhelyezésénél, a szivattyúknál, műszereknél, mindenütt.

A fordított útirány miatt, a Karaib-szigetekre való tekintettel sok tennivaló volt a térképek körül is, ezeket a változtatásokat legnagyobb részben Fred Noonan meg én végeztük.

Közben persze volt néhány kedves napom, mint háziasszonynak. Berendezkedtünk új otthonunkban a burbanki repülőtér közelében. Aztán tettünk néhány meleg emlékü búcsúlátogatást is, e mellett nagyokat pihentünk és süttettük magunkat a nappal, mint például Jackie Cochrane magános ranch-ján, India közelében.

És a postám! Ha az ember azt szeretné tudni, hány embernek titkos vágya, hogy körülrepülje a földet, fogjon hozzá szépen a tervezgetéshez s várja nyugodtan, mit hoz majd a postás.

A legkedvesebb leveleket fiatal fiúktól és leányoktól kaptam. A levegőbe vágó fiatalság, különösen a fiatalabb korosztály, csábító színben látta az egyenlítő

körül való repülés tervét. A levelek számából következtetve, egész sereg fiú és leány szállt volna szívesen a gépbe velem. Isten éltesse őket!

— *Tizenöt éves vagyok, súlyom 105 font, csöndes és alkalmazkodó a természetem és nagyon szeretném a világot látni. Pénzem nincs, de ledolgoznám a kél kezemet ...*

Ezt Michiganból írták.

A jelentkezők kora túlnyomó részben tíz évtől tizenötig terjedt. Leány éppen annyi akadt, mint fiú. De jöttek felnőttek is. Egy csökönyös vállalkozó felsorolván jótulajdonságait, odaírta azt is, hogy ő „nem akármilyen Legény” és hozzátette, hogy van életbiztosítása, ami nagyon jó arra az esetre, ha az embert halálos repülőbal eset éri.

Volt egy aranyos kislány Kentuckyból, aki ezt írta:

— *Kérem szépen, tessék engem megtanítani repülni ... egész életemben hálás lennék érte és megfizetem amibe kerül, ha akármeddig törlesztem is. Most nincs pénzem, mert apám szénhordó munkás a bányában.*

Elterjedt a szokás, hogy a nevetem felhasználják. Sok ártatlan kisleányra, aki mostanában született, ragasztották rá az Amelia nevet. De még ez sem volt elég.

— *A téglagyár mögött, közel a házunkhoz, van egy szép kis pocsolya* — jelentette egy ismeretlen kisleány a levelében. — *Kékes vize van és én elneveztem Ameliátónak.*

— *Csak egy keresztnévem volt, hát felvettem az Ameliát — írta egy másik. — A kacsámat is így akartam*

elnevezni, de megtudtam, hogy gácsér, így sajnos, nem lehet.

Rendkívül örvendetes volt később a találkozásom egy névrokonommal. A miamii repülőtéren mutatták be nekem. Szép sötét tollú postagalamb volt. Ő érte el a gyorsasági repülőrekordot a postagalambok között Floridában. Úgy emlékszem, valamivel több mint ötven mérföldet repült óránként. Gazdája megengedte, hogy meg-simogassam, a kezembe vegyem s aztán elengedjem, attól félek, nem egészen szakszerűen, Ameliát... a gazdája így szólt:

— Most egyenesen haza fog repülni. Mire én is hazaérek, ott ül majd szépen a fészken.

— Követendő példa! — jegyezte meg jelentősen a férjem. — Látod, drágám, tanulhatnál végre ettől a galambtól.

Igaz ami igaz, a jóakarátú, de néha idegenek oldaláról, a rosszakarátú bíráló is elkerülhetetlen volt a számomra. Kiről ne mondanának füt-fát, ha a női pilótáról nem? Így például a hajam, illetve az az állapot, amiben gyakran leledzik, több ízben adott alkalmat udvariatlan megjegyzésekre.

Egy Gazette című lap, mely szülővárosomban jelenik meg, szintén beleakaszkodott egyszer a hajamba. W. A. White így írt röviddel azután, hogy Honoluluba indultam a gépemen:

— *Amelia Earhart most a Csendes-óceán fölött száll. Körül akarja repülni a világot. Hosszú, talán*

unalmas órái lesznek, amikor ott ül majd a gépen, veszteg, egy helyben és nem lesz semmi munkája, csak gondolkodik. Ha rádión meg tudnánk találni őt a levegőben, ezt az üzenetet küldenénk a számára;

— *Amelia, édes, mi ismertük a kedves papáját, amikor jókedvű és gondtalan diák módjára ette az édességeket a kansasi egyetemen ötven évvel ezelőtt. Ezért úgy érezzük, megengedhetjük magunknak, hogy félrevonjuk kissé és fülébe súgunk valamit. Ezt pedig: — Reméljük, hogy amikor becsomagolt a nagy útra, nem felejtette ki a fésűjét. Nagy szüksége lenne rá. Most, látja, van ideje, hogy alaposan átfésülje azt a borzas pamacsot a feje tetején és jól lesimítsa a fürtjeit. Legalább lesz valami elfoglaltsága a hosszú, magános órákon, a szürke és elhagyatott óceán fölött...*

... De térjünk vissza a megváltozott útitervhez. Ha most visszagondoltam, szinte örültem, hogy az a baleset ért minket Honolulu repülőterén. Lehet, hogy csak önmagam előtt akartam magyarázni és mentegetni a dolgot, de az is lehet, hogy józan meggondolás volt az egész. Akármilyen nagy árat kellett is fizetnem, úgy tűnt, hogy az a sok tapasztalat, ami vele járt, megérte. Úgy értem, hogy annyi új dolgot találtunk ki a gép átépítése közben a kormányzás megkönnyítésére, a rádióvétel tökéletesítésére, a teherbírás kérdéseire vonatkozóan, hogy sokkal szebb és jobb lett a gép, mint volt azelőtt.

— Nem csökkentette ez a baleset az önbizalmát? — kérdezték tőlem nagyon sokan, nagyon sokszor. Mindig határozott és tiszta volt reá a lelkem mélyén a felelet. Akármilyen történe is velem, semmi meg-nem változtathatná azt az elhatározásomat, ami már régen él bennem. Sőt most még jobban bíztam a gépemben és a műszereimben, mint valaha. Alig vártam, hogy újra felkerülhessek a levegőbe.

A gép átalakítása kitűnően sikerült. Ha panaszra lehetett volna oka valakinek, legfeljebb az Elektra lehetett, maga a gép, a sok kísérletezés miatt. Mert olyan terheket raktam reá próbaképpen, amiről egyébként szó sem lehet ilyen gépnél. Amilyenre nem is számítottak az építők. Nehéz, túlzott teherrel kellett felszállnia többször is. Hozzá volt már szokva meglehetősen, hiszen mióta együtt vagyunk, ugyancsak kevés alkalommal repültünk könnyű poggyással.

Most, hogy elgondolom, látom, hogy csakugyan, néhány év óta szinte minden vállalkozásom túlterhelt géppel, nagy távolságokra való repülés volt. Így aztán az ilyen repülés kérdései, veszedelmei és lehetőségei terén meglehetősen tapasztalatokat gyűjtöttem.

A teher egyébként csökkent most, annyiban, hogy a négy emberből csak ketten maradtunk. Manning kapitánynak vissza kellett térnie a hajójára, az Atlanti-Océánra. Helyét, mint kormányos, Fred Noonan foglalta el, akinek vállalkozókedvét egyáltalán nem rendítette meg a baleset. Noonant illetően különben is úgy állt a dolog, hogy már csak tiszta emberszeretetből is magammal kellett vinnem. Röviddel Oaklandból való elindulá-

sunk előtt nehezen került ki élve egy motorbicikli-balesetből. És Kaliforniába való visszatérésünk után újra nagyot zuhant egy hegyitúrán. Így aztán nemcsak ő, de a felesége is szinte kérve-kért, vigyem fel a levegőbe, ahol biztonságban lesz. mert ott nincs motorbicikli!

Miami

Az újjáépített Elektra május 19-én került ki a Lockheed-gyár telepéről. Két nappal később Oaklandba repültünk vele, ahol kedves barátunk, Elmer Dimity szép csöndesen a fülkébe csempészett egy kis csomagot, a bélyeggyűjtők örömeire.

A kis csomagot már Honoluluba is magunkkal vittük, aztán szépen hazahoztuk Oaklandba. Ez volt a repülőgép egyedüli „fizetett szállítmánya”, amit egy nagy newyorki filatelista vállalat küldött a gyűjtők számára. Minden kockázatot a vevő vállalt, akinek haszna az egészből ugyancsak eltörpült a pilótáé mellett.

Egy szóval sem emlegettük, hogy változtatás történt az eredeti terven és hogy elhatározásom szerint fordított irányban fogunk repülni. Úgy éreztem, okosabb, ha olyan csöndesen búcsúzkodunk és indulunk, ahogyan csak lehet. Mialatt tulajdonképpen már megkezdtem a földkörüli utat és Miami-ba repültem, mindenki úgy tudta, hogy próbarepülésre indultunk a kontinensen át. Így aztán, gondoltam, ha valami baj van, vagy nehézsé-

get tapasztalok, szépen visszavisszük a gépet a Lockheed-telepre, hogy újra kijavítsák.

Ezen az útszakaszon négyen ültünk a gépen. Fred Noonan, „Bo” Mc. Kneely (a mechanikusom), Mr. Putnam meg én. Egészen kellemes repülésünk volt délután és Tucsonban, Arizonában szálltunk le. Az idő olyan perzselően forró volt, amilyen csak Arizonában tud lenni nyár idején. Miután leszálltunk és elállítottam a motorokat, kis idő múlva újra rákapcsoltam, hogy a töltőállomáshoz gurítsam a gépet. Egyszerre visszalobbant a láng a bal motorból s rögtön utána meggyulladt a gép. A repülőtéren nem volt kéznél a szokásos tűzoltóberendezés, de szerencsére a motorba beépített Lux-készülék elfojtotta a tüzet. A kár egészen elenyésző volt, csak néhány gumikarika perzselődött meg és jó sok piszkos fekete korom tette csúffá a motort. Alaposan át kellett tisztítani és fényesíteni. Kívülről is megmosdattuk a gépet az orra körül.

Mikor valaki megkérdezte tőlem, ez után az út után, hogy hányszor repültem már végig keresztben Amerikát, rájöttem, hogy nem tudom megmondani. Évek óta járkáltam parttól-partig, mindenféle gépen, első kis Avro Avion-gépeimtől kezdve, egy autogiron folytatva, az Elektraig. Nem is említve azt a sok utasrepülőgépen megtett utat, meg a körülbelül féltucat autótutazást. Mindent összevetve, be kell vallanom, hogy nem is tudom, mikor voltam hosszabb ideig egy helyen.

Másnap reggel Tucsonban erős homokvihar állta utunkat. Ennek ellenére tovább mentünk és 8000 lábnyira kerültünk El Paso fölé, jókora békaugrással. Alat-

tünk a nehéz sárga homok úgy kavargott, mint a viharos tenger. Ezen az éjszakán elértük New Orleanst, vasárnap reggel pedig, május 23-án, délkeletnek fordítottuk a gép orrát és Miami felé indultunk.

New Orleansból egyenes irányban vágtunk át a mexikói öböl északkeleti csücskén, Tampánál. Ez körülbelül 400 mérföldnyi út. Egyébként Bo első nagyobb vízfölötti útja volt és nem vagyok benne bizonyos, hogy nagyon lelkesedett volna érte.

Vasárnap délután elértük Miami-t és itt elbujtunk egy hétre, hogy a Pan-America-vállalat személyzete segítségével megtegyük a végleges előkészületeket.

(A most következő napokban Ameliának nem volt ideje írni.

— Ezt a helyet majd később pótolom a könyvben — mondta. — Azt szeretném, ha magam is ott lennék minden munkánál, mikor erre a nagy útra készülünk. Nagyon érdekes munka ez és azt hiszem, sikerülni fog úgy megírni, hogy ne unja el olvasni az sem, aki nem ért a repüléshez.

Az alkalom, hogy ezt a helyet a könyvben kipótolja, nem jött el soha többé. A helyett, hogy magam írnám le, amit ő szeretett volna leírni, közlöm itt azt a cikket, ami a New York Herald-Tribuneben jelent meg. C. B. Allén írta, jó barátunk, aki akkor szintén velünk volt Miami-ban. — G. P. P.)

... Akiknek volt reá alkalmuk, hogy megfigyeljék, hogyan készült Amelia Earhart Putnam a világszerte

repülőútra, kellett, hogy feltűnjön nekik valami: az a csöndes, nyugodt, beosztott munka, ami itt folyt, tapasztalt szakmunkások segítségével, hogy valóban tökéletes legyen a gép és felszerelés minden darabja. Addig nem indult, míg meg nem győződött róla, hogy az utolsó kis csavar is ott van a helyén. Nem hajszolta a munkásokat, nem akart előre kitűzött időben indulni; nem volt benne a legkisebb türelmetlenség sem, ha valami bonyolult részletmunka tovább tartott, mint ahogyan várta volna.

Érdekes volt megfigyelni ennek a hatását a Pan-American Airways-vállalat mechanikusainál és mindenkinél, akinek alkalmá volt valamilyen módon Amelia Earhart közelébe jutni, vagy segítségére lenni. Férfiak lévén, előre félték tőle, micsoda szeszélyes intézkedéseket kapnak majd a női pilótától, aki ilyen különleges útra vállalkozik. Nem vártak semmi jót. Kétségtelenül nagy meglepetés volt a számukra, hogy a „fehérnép-- akivel dolguk akadt, nemcsak hogy kivételesen kedves, rokonszenves, megértő egyéniség, de e mellett alaposan ismeri a szakmáját, a repülőtechnika minden ágában és fortélyában jártas, kitűnő gépész s pontosan tudja, mit kívánjon a munkásaitól, de nem avatkozik a dolgukba, ha látja, hogy minden jól megy.

A kétkedés és gyanakodás utolsó árnyéka is eltűnt, mikor tapasztalták, hogy ez a női pilóta nemcsak nagyszerűen ismeri a gépje minden zégét-zugát az utolsó szögig, hanem a munkától sem fél és szívesen tolja velük együtt ki a hangárból vagy be a hangárba a nehéz gépet, vagy segít akármilyen munkában, ami éppen akad. Ahol szükség van rá, mindenütt ott van. Tanácsot, uta-

sítást kapnak tőle, amikor kell. Ha egy kis gépszír, vagy olaj foltozza be olajzöld munkaruháját, kurtaujjú ingblúzát, vagy akár borzas haját, csak nevet.

Az sem kerülte ki az élesszemű gépészek figyelmét, hogy az autogram-gyűjtők és fényképezők előtt lehetőleg elbújik, bár, ha beszélnie kell velük, mindig kedves és barátságos. Csak jobban szereti elkerülni a feltűnést. Mindig egyformán barátságos és kedves mindenkihez, akivel beszél, sohasem szeszélyes, türelmetlen. Nem érzik bosszankodás a hangjában még akkor sem, amikor joga lenne hozzá és nyílt, közvetlen modora mögött nincs semmi számítás, vagy hódítási szándék.

Ha arra kerül néha a sor, hogy valami új műszer kipróbálása céljából felvigye a gépet a levegőbe, kint étkezik a „Zsíroskanál”-étteremben a repülőtér mögött, ahol a munkások szoktak enni. Jókedvűen emlegette többször, milyen jól főz a vendéglősné, legalább olyan jól, mint az előkelő éttermek szakácsai. Különösen nagyon megörült, mikor rájött, hogy a Zsíroskanál-vendéglőben kitűnő irót is lehet kapni, amiben apró friss vajdarabkák úsznak, — ez a legkedvesebb csemegéje.

Közben-közben néha felsóhajt és panaszkodik, hogyan szeretne úszni egyet, vagy napfürdőzni, de nincs ideje rá. A nap eléggé megsütötte az üvegfalú pilótaülésben, hosszú időn át kell odabenn ülnie próbálgatva, figyelve a különböző csavarok és műszerek működését. Kellemetlen égési sebeket is kapott. De csak legyintett s mosolyogva jegyezte meg, hogy ez más, ő csak melegedni szeretne a napon, nem peccsenyévé sültni.

Talán legkedvesebb napja az volt Miamiában Amelia

Earhartnak, mikor meglátogatta a Pan-American Airways nemzetközi repülővállalat telepét Donner Keyben és körülvezették az óriási hangárműhelyekben, ahol a vállalat Sikorsky-Clipper-gépjait vontatják ki a vízből megfigyelés és vizsgálat céljából minden út után. Ezen az úton W. G. Richards, a vállalat főmechanikusa kísérte. Mint minden szakember és munkás, aki a közelébe jutott, ő is el volt ragadtatva, milyen hozzáértéssel és érdeklődéssel nézett meg mindent és milyen elragadóan kedves egyéniség.

Mr. Richardsnak a szó szoros értelmében ragyogott a képe, mikor Amelia Earhart elismerését fejezte ki a tökéletes munka és a gyönyörű berendezés fölött. Az öröm és szolgálatkészség, amivel a vállalat minden alkalmazottja dolgozott Amelia Earhart repülőgépe körül, legjobb bizonyíték arra, hogyan megkönnyebbültek, mikor észrevették, hogy ő nem „holmi fehérnép, aki azt hiszi, hogy repülni is tud”.

F. Noonan természetesen sok régi ismerősével találkozott a telepre való kiránduláson. Hiszen egyik legrégebbi pilótája a vállalatnak. Volt módja reá, hogy megfigyelje, hogyan változik meg régi barátainak óvatos és szinte félnék magatartása Amelia Earharttal szemben az első pillanatok után. Eleinte kicsit sajnálták, hogy „ez a szegény jó öreg Fred most kénytelen reá, hogy egy ilyen asszony pilótával röpdüljön körül a világot.” Úgy gondolták, hogy Fred Noonan nagyon jól kiválasztotta, milyen pilótával induljon, mint ahogyan a pilóta is jól választott, mikor navigációs szakembert keresett...

Később, körülbelül az út felén túl, ezt írta Fred Noonan egy levelében a feleségének Oaklandba:

— „Amelia kitűnő társ ilyen útra. Ő az egyedüli nő a világon, akivel valaha is ilyen vállalkozásba kezdenék. Mert a mellett, hogy mindig kedves pajtás és kitűnő pilóta, az elkerülhetetlen fáradtságot és nélkülözést úgy tűri, mint a legkeményebb férfi. És éppen úgy dolgozik is.”

(Azok, akik legjobban ismerték Ameliát és különösen azok, akik látták őt együtt dolgozni az emberekkel, mikor a repülőgépet előkészítették az útra, tudják, milyen öröme telt ebben a munkában. Ritkán volt boldogabb, azt hiszem, mint amikor nekikönyökölve a gépnek, figyelte valami fontos géprészecke beillesztését, vagy akár a gépe alá feküdt, hogy jobban lássa, működik-e már valamelyik makacs dugattyú, vagy szelep. Közben persze maszatos és kormos volt, mint valami lakatoslegény ... És jól esik elmondani, hogy közben arról beszélt, milyen nagy mulatságot rendezünk majd, ha hazajön. Akkorra tervezte délkaliforniai otthonunk első nagy vendégségét. Úgy gondolta, meghívja valamennyi munkást a feleségével együtt, akik teljes igyekezettel és nagy odaadással a gépjen dolgoztak, a Lockheed-repülőtéren, az Union Air Terminálon, Oaklandban, meg Miami-ban egyaránt. Pontos névsora volt róluk. Azt akarta, érezzék mind, mennyire megbecsüli a munkájukat.

Mielőtt kivilágosodott volna a hajnal Miami fölött, június elsején, mielőtt felszállt volna ezüst gépjével a napkelte piros felhői közé, bevallotta egy elhatározását.

Mielőtt tovább folytatnám az utolsó út történetét, újra Carl Allen egy cikkét idézem, melyet későbbben írt. — (G. P. P.)

„Amelia Earhart egyenlítő körüli útja az utolsó nagy vállalkozás lett volna mindenképpen. Az utolsó kalandos vállalkozás, mielőtt letelepedett volna végre, hogy elméleti alapon foglalkozzék ezentúl a repülés nagy kérdéseivel. Mielőtt elutazott volna, bizalmasan elmondta ezt az elhatározását egy-két hozzá közelálló embernek.

— Az az érzésem, hogy még egy nagy utat kell megtennem — mondta — és valószínűleg ez lesz az a végső nagy vállalkozás. Ha visszajövök, lemondok a hosszú és kalandos utakról. Azontúl otthon maradok,

Sietve hozzátette aztán, hogy ez nem azt jelenti természetesen, mintha egészen lemondana a repülésről. Éppen ellenkezőleg. Azt mondta, hogy továbbra is repülni fog, tanítás közben és azonkívül. Kísérleti tanulmányokat is akar végezni és első dolga lesz, hogy részletes kutatómunka tervét dolgozza ki a Purdue-egyetem számára.

— Az a kijelentése, hogy a földkörüli út bevégzése után nem vállalkozik több rekordrepülésre, szenzációs hír — mondta valaki. — Miért nem engedi meg, hogy a sajtóba kerüljön, mialatt valahol az úton jár?

Csak a fejét rázta. Azt mondta, hogy nagyon kellemtelen neki, ha többet írnak róla, mint amennyi éppen feltétlenül szükséges, másrészt pedig „annyi minden történhetik”, ami megváltoztathatja a tervet, vagy akár egy asszony elhatározását...

Mikor visszaemlékeztünk később erre a kijelentésére, szinte kísérteties előérzetként hatott.

— *Ha már meg akarja írni ezt, amit most mondtam, várjon legalább addig, míg visszajöttem, vagy legalábbis az út utolsó részén vagyok. Azt hiszem, képtelenség lenne most beszélni erről, mikor még el sem indultam. Hátha meg kell változtatnom a tervemet, elhalasztanom az utal valami okból?*

Hozzátette, hogy sokféle okból határozta el magát a kalandos rekordrepülésről való lemondásra. Mindenesetre fontos szerepe volt a férje állandó sürgetésének, aki aggódott sorozatos kockázatos vállalkozásai miatt. Hozzájárult saját meggyőződése, hogy ami az ő feladata volt ezen a téren, azt ezzel az utolsó úttal elvégezte.

— *Lassan én is öregszem már és addig akarok utat engedni a fiatalabb nemzedéknek, amíg még nem kényserit reá senki és semmi.” ’*

Start

Június elsején, reggel öt óra ötven perckor indult a NR 16.020 Miamiból, a hatósági repülőtérről. Fred Noonan volt a kormányos, én a pilóta. Kaliforniából indultunk, a világ körül, a leghosszabb úton, amit képzelni lehet.

Az utolsó pillanatban kis késedelmünk támadt. Bo McKneely, a mechanikusom, kicserélt egy eltörött kis ólomszelepet, ami a baloldali motor hőmérsékét mérő műszerhez tartozott. Míg ez megtörtént, — a motor már be volt melegítve, — mi ott ültünk még néhány percig a betonkifutón a hangár előtt és néztük, hogy a felkelő nap hogyan hárítja el maga elől a hajnal ezüstszürke páraködét.

A kalapácsolás befejeződött, minden úgy működött, mint a parancsolat.

— Rendben vagyunk — jelentette Bo.

Fred is bemászott a gépbe. A férjem ott állt a szárny tetején. Behajolt és mégegyszer elbúcsúzott tőlem. Bezártam az ablakot. Ráfordítottam a reteszt.

Az összegyülekezett tömeg hátrált. A propeller gyorsan forgott. A jelzőzászlók lobogtak. Minden rendben... Mégegyszer kinéztem az ablakon és megláttam a közelben a mostohafiam, Dávid, vikingszőke fejét. Intettem neki.

Aztán rákapcsoltam a motort.

A gépeket már előzőleg jól bemelegítették. Figyeltem egy pillanatig jól ismert, erőteljes berregésüket s intettem, hogy vigyék el az ékeket a kerekék elől. Vegigrobogtunk a kifutón, a repülőtér délkeleti sarka felé. Alig harminc másodperc múlva, könnyen és simán, a levegőbe emelkedtünk. Megkezdtük az utat.

Körülbelül tizenhárom percebe telt, míg felkapaszkodtunk a levegőbe, aztán nekivágtunk Puerto Rico felé. Gyönyörű volt a korareggeli fényben az ívelő vonal, ahol a mélykék Golf-áram találkozott a sötétszínű parti vizekkel.

Itt-ott, amint tovább repültünk, úgy tűnt, mintha halak árnyéka suhant volna el odalenn. Sötétnek tűnt a sekély vízben, a halavány homokon. Az a mese járja erre-felé, hogy sok a hal. Azért mondom mesének, mert egy napon át horgásztunk Miami-ban, mikor iskolakerülő módjára elcsavarogtunk a repülőtérről, de hiába. Nem fogtunk semmit. Sem a Golf-áram szélén, sem máshol nem került egyetlen halacska sem a horgunkra. Ezért az én számomra csak mese, amit floridai barátaink emlegettek, bár szívesen elismerem, hogy nekik van igazuk, mint ahogyan egyikük megjegyezte:

— Mint halász, Amelia Earhart egészen jó pilóta.

Röviddel hat óra utcán két hajó tűnt fel. Ekkor történt, míg a két hajó alattunk úszott, a gépen pedig minden rendben volt, hogy megkerestem a miamii WQAM rádióállomást, ami rendszerint óránként ad ki jelentést az időjárásról. Ott feküdt előttünk a Pan-America vállalat meteorológusai által összeállított minden adat. Az én időjárási lapomon az a jegyzet állt, hogy minden harminc percben hívjam fel újabb jelentésért az állomást, még pedig negyedkor és háromnegyedkor, minden órákban.

Kicsit késett az első rádióvételem, mert ugyanakkor, mikor én kerestem az állomást, adták le a jelentést az elindulásomról. Egészen érdekes volt meghallgatni. Valószínűleg egy szemtanú elbeszélése után állították össze a hírt és azért közvetítették csak most, mert az indulás ideje túlságosan korai volt és minden civilizált ember békén pihent még ágyában: Most aztán nyugodt lélekkel hallgatták végig a dolgot, miközben a reggelijüket ették és én szépen repültem dél felé.

Így történt, hogy jó száz mérfölddel a repülőtértől nagy izgalomban tartott a rádió szpikerje, vajjon sikerül-e minden baj nélkül a levegőbe szállnom? Szórakoztató volt hallgatni, hogyan lesz lélekzetelállítóan izgalmas történet az egyszerű felszállásból.

Amint a nap magasabbra ért, a tenger odalenn párássá vált. Néhány szétfoszló felhő vitorlázott lustán a repülőgép ezüstös szárnya alatt. Fred Noonan nem nagyon örült a határozottan szép látványnak, mert a szigeteket akarta látni alattunk és a világitótornyokat szeretne volna ellenőrizni, amelyek szerint tájékozódni igye-

keztünk, hogy a megtett út alapján szabályozzuk a gyorsaságot.

Hat óra harminc perckor megláttuk a Bahama-partok szirtjeit. És körülbelül hétkor az Andros-sziget fekküdt a szemünk előtt, mint valami élénkzöld szőnyeg. A szőnyeg rojtjait az újszerű, vékony földnyelvek képezték, némelyik olyan volt, mint valami élénkzöld kígyó, amint a tengeri paradicsomba próbál besiklani.

A tropikus tenger látványa a levegőből nagyon különbözött az Atlanti-Óceán északi felének ólomszürke komorságától és a Csendes-Óceán fölött látott képtől is.

Ceruzával firkált útinaplómban, amit a pilótafülkében gubbasztva írtam, látom, hogy Andros közelében félig elsüllyedt hajóroncsot láttunk, valami régi tragédia néma emlékét. Ilyen sorok vannak a jegyzeteimben:

— *Kis sziklákra és szirtsorokra nézünk le, amik alig hogy kidugják a fejüket a vízből... Olyan kevés a világitótorony errefelé, az ember sajnálja a szegény tengerészeket ... Valahol szilárd' föld került egyszerre elénk, magas fák vetettek fekete árnyékot a napsütötte útra ... Barátságos kép. Alig marad mögöttünk egy sziget, már másik bukkan elő a láthatár mögül... A felhők árnyéka (tisztafehér felhők úsznak a kék egén) olyan, mintha óriás virág lenne mind, sötét virág a zöld tengeren... Előttünl most esőfelhők függönye tűnt fel... A nap bágyadtan süt át rajta, a hőmérő leszállt. Odakint, 4800 láb magasan, csak 80 fok van (Fahrenheit) ... A Sperry-automata-pilótát megindítottam ... 1300 hullámhossz körül találtam egy spanyol állomást, a nevemet emle-*

gették... A tenger és az ég egészen elmosódott, egybefolyt, semmit sem látni... Fred Noonan azt mondja, földet érez...”

Kumuluszfelhők gomolyogtak egymásra, árnyékuk ott suhant el a halvány vizén. Ezer méter magasságban repülve, néhány felhőpad alá csúsztunk be, aztán újra kibukkantunk a ragyogó napfénybe. Kedves búj ócskajáték volt a nappal.

Dél előtt közepén Noonan úgy számította, hogy körülbelül egy óra tíz perckor elérünk San Jüanba. Emlékeztem rá, hogy néhány nappal előbb, mikor a mexikói öböl fölött repültünk át, megjósolta, hogy tizenkét óra tíz perckor látjuk meg Tampát. Egy perccel tévedett: tizenkét óra kilenc perckor láttuk meg. Így aztán nem csoda, ha tökéletesen bíztam útítársam számításaiban.

Most, hogy ilyen tapasztalt és ügyes navigátorom volt és akármikor bekapcsolhattam a Sperry önműködő-pilótagépet, kezdtem rájönni, hogy ez az én nagy világkörüli utam tulajdonképpen kényeskedő hölgyeknek való kényeztetés lesz. Még további kényelmet jelentett, hogy a rádió nagyszerű szolgálatokat tett nekünk. Ha most egyedül lettem volna a gépen, állandóan a partvonalakat kellett volna figyelniem, közben a gépet irányítanom, a motorokat kezelniem s utánanéznem, mikor hol járok.

Tizenkettőre járt az idő, mikor Noonan kiszólt nekem, hogy nagyon is délnek tértünk le az útunkról. Utasítása szerint megváltoztattam az irányt. Az előbb semmi mást nem lehetett látni, mint a végtelen tengert és vég-

telen égboltot. Aztán egyszerre feltűnt, ezüstös köd mögött, Puerto Rico.

Az órára néztem és megállapítottam, hogy semmit sem ettem még az ugyancsak korai reggeli óta, amit még Miami-ban fogyasztottunk el, ezer mérföldnyire mögöttünk. Később Fred mondta nekem, hogy ő közben evett egy szendvicset és ivott hozzá egy korty kávé.

Követtük a partvonalat és hamarosan odaértünk a repülőtér fölé, ami a szép, színes város, San Juan közelében fekszik. Furcsa volt a látvány: egy hatalmas négyárbocos schooner szinte mintha a futópálya szélén horgonyzott volna. Később megtudtam, hogy tőkehalat hozott Új-Skóciából és sót víz visszafelé keletre.

Miután földet értünk, hamarosan kipótoltam az elmaradt étkezést. Hiszen Mrs. Thomas Rodenbaugh volt a vendéglátó háziasszonyunk, a Pan-America-vállalat itteni megbízottjának felesége.

Menendez Ramos ügyvezető elnök is felajánlotta vendégszeretét, de inkább egy pilótatársunkhoz szálltunk, aki már a repülőtéren várt. Clara Livingston volt ez, a sziget egyik magánrepülőgép-tulajdonosa. Mint a férjem szokta mondani, manapság már minden kő alól egy-egy női pilóta bújik elő.

Miután túlestünk a megérkezés formáságain és az Elektra benn pihent a hangárban, elindultunk Clara ültetvényére, ami vagy húsz mérföldnyire van a várostól.

Nagy előnye, ha pilótához száll az ember, hogy nem kell félnie a házigazdájától. Aki maga is repülő, megérti a vendégét. Tudja, mi kell neki. Vagyis, különösen ha nagyobb út előtt áll, tulajdonképpen mi nem kell neki.

Amivel azt akarom mondani, hogy csak azt kívánja, hagyják békén. Engedjék, hogy pihenjen. Mi aludni kívántunk és ha csak lehetséges az udvariasság legelemibb szabályainak megsértése nélkül, kerülni embert, társaságot, látnivalót. Még a legkedvesebb, legrokonszenvesebb emberekkel sem kívántunk beszélgetni. A beszélgetés, emberekkel való találkozás hihetetlen módon kimeríti ilyenkor az ember idegzetét.

Clara tökéletes pilóta-háziasszonynak bizonyult. Vendégszeretete mindenképpen érezhető volt, de a nélkül, hogy zavart vagy fárasztott volna. Szilárdan ellenállt minden meghívásnak és minden célzásnak is, amikor hozzánk akarta volna magát valaki meghívatni. Egyetlen panasza volt ellenünk: Fred nem méltányolta eléggé a gyönyörű kilátást az erkélyéről, amire olyan büszke volt. Előttünk ott feküdt a legszebb tropikus táj, ő pedig elaludt ültében.

Ezen az estén a tenger zúgását hallgattuk, ami ott volt közvetlen az ajtó előtt. Békák brekegtek, rovarok zümmögtek halkán. Semmi lárma, semmi forgalom, semmi autópöfögés, még rádió sem akadt Clara 1600 acre-et kitevő királyságában. Észak felé pedig még szomszédja sincs egészen Grönlandig.

Egyetlen rövid beszélgetést folytattam, mielőtt este nyolc órakor lefeküdtem volna aludni. Telefonon hívott fel a férjem, aki Ellis Hollums irodájából beszélt, Miami-ban, a Herald szerkesztőségében. Kitűnt, hogy az a rövid beszámoló, arait első napi utunkról a kábelhivatalba küldtem, hogy a lapoknak továbbítsák, nem ment el. Sohasem tudtam meg, miért. Talán a helybeli hivatalnok

úgy gondolta, hogy nem érdemes fárasztania magát vele? Lehet, hogy igaza volt. Lehet, hogy nem írtam meg valami ügyesen. Ha az ember egész nap pilóta volt, nehéz egyszerre újságírónak lennie ... De, azt hiszem, az egész telefonhívás tulajdonképpen azért történt, mert a férjem jó éjszakát akart kívánni nekem. Ez nagyon jól esett.

San Jüanban persze újra megkérdezték, mint már annyiszor, miért indultam el, miért vállalkozom erre az útra és főleg miért történt, hogy a második elindulás előtt nem beszéltem senkinek az útirány megváltozásáról. Talán nem fog ártani, ha itt elismétlem, mit feleltem ezekre a kérdésekre.

Annyit írtak már előre a március 17-i szerencsétlen elindulásról és annyit írtak a dologról utána is, hogy úgy gondoltam, kellemes változatosság lesz, ha egyszer úgy szököm meg, hogy ne tudjon róla senki. Olyan tömeg verődött össze akkor az elindulás napján, hogy az egész vállalkozás akkor sem érte volna meg, ha sikerül.

Gyakran nagyon sok mindenre kell gondolnia annak, aki a szokott repülőfeladatoktól elütő próbára vállalkozik. Például: ha az ember előre beszél a terveiről, azzal vádolhatják, hogy hajhássza a sajtó nyilvánosságát. Persze, csak azok mondják ezt, akik nem tudják, hogy adott esetben milyen bajos ezektől az uraktól, a sajtó képviselőitől, megszabadulni, illetve előlük megszökni. Másrészt, ha az ember megszökik, mint ahogyan én próbáltam általában megtenni, az a vége, hogy megharagusznak rá azok, akik riportírásból és fényképezésből élnek.

Így aztán arra gondoltam, hogy a különböző véleményekkel, dicséretekkel és szidásokkal nyugodtan várhatunk addig, amíg az út befejezett tény lett. Ha sikerül, amire vállalkoztam, nem fog bántani, akármit írnak rólam. Ha nem sikerül, majd körülutazza a földet helyetteir valaki más — és akkor az törje majd ezeken a dolgokon a fejét.

Paramariboig

Reméltem, hogy talán átrepülhetünk San Jüanból egy nap alatt Paramariboba, Holland-Guyanába. De ebből nem lett semmi. Így aztán Caripitoban, Venezuelában töltöttünk egy éjszakát.

A Karaib-szigetek és Dél-Amerika partjai körül meglehetősen sűrű a Pan-American-Airways repülőforgalma. Meg kell azonban gondolnunk, hogy a vállalat hidroplánokat küld erre az útra, úgy, hogy állandóan víz fölött járva, bármikor leszállhatnak. Szárazföldi géppel azonban ez a terep meglehetősen nehéz. A 3000 mérföldnyi távolságon, ami San Jüantól Natalig terjed, összesen négy számbavehető repülőtér akad, közben pedig ugyancsak kevés a lehetősége annak, hogy az én nagy és nehéz gépemmel szükség esetén eredményes kényszerleszállást hajthassunk végre. Az egész út vagy az óceán, vagy a dzsungel fölött vezet.

Clara Livingston puerto-ricoi ültetvényén már negyed-négykor kikapaszkodtam az ágyból, abban a reményben, hogy hajnalban elindulhatunk San Jüan felé. De az

Elektra nem emelte fel kerekeit a futótérről előbb, mint majdnem hét órákor, mikor már ugyancsak a láthatár fölött állt a nap. A repülőtéren javítási munkálatok folytak, ez megrövidítette a futótávot és így nehezzé tette a fűtőanyaggal való túlterhelést. Így aztán, hogy nem vehettünk fel több benzint, méginkább bele kellett nyugodnunk abba, hogy nem próbáljuk meg egyfolytában megtenni Paramariboba az ezermérföldnyi utat.

Tovább, tovább ... mindig tovább. Szinte lázadozva írom le ezeket a szavakat. Mindig csak megyünk, megyünk, sietünk hosszú utunkon végig, mindig arra igyekszünk, hogy valami más helyre érjünk, a helyett, hogy gyönyörködhetnénk és megpihenhetnénk ott, ahol éppen vagyunk. Sajnos, nincs okom panaszkodni miatta. Magam terveztem meg az utat, magam írtam elő a feladatot: most aztán állnom kell. Utóvégre ez nem vakációs kéjutazás.

De mikor annyi mindent szerettem volna még látni. Például azokat a gyönyörű fehér karaib-szigeti városokat, amint ott fészkelnek a zöld dombok között..

San Jüanban az a különös érzés fogott el, mintha már jártam volna ott egyszer. Pedig soha. De elhatároztam, hogy még egyszer meglátogatom. Minél tovább haladtunk, annál erősebb lett bennem a vágy, hogy amint befejeződik ez az út, visszafelé induljak meg a saját repülőnyomaimon és jól megnézzek mindent, amit most éppen csak megpillanthattam. Megismerhessek minden új országot, meglátogathassak minden kedves ismerőst, illő, civilizált módon. Remélem, egyszer valamikor

lesz még úgy, hogy addig maradhatok mindenütt, ameddig jólesik.

Puerto Ricoban és a délamerikai állomásokon vettem észre először, amit későbbben mind tisztábban láttam, amint továbbértünk kelet felé. Választott utunk olyan országokon vitt keresztül, ahol csupa barnaszemű nép lakik. A bennszülöttek szeme is mindig sötét volt. Magam sem tudom, hogyan, figyelni kezdtem, nem látok-e kék szemet valahol. Kicsit olyanféle volt, mint a gyermekkorombeli játék: fehér lovat keresni séta közben, vagy szakállas embert.

Attól az időtől fogva, hogy átrepültünk Puerto Kico zöld hegyei fölött, egészen addig, míg meg nem pillanottuk Margarita szigetét, csak felhőt és kék tengert láttunk magunk alatt. Akkor írtam a naplómbe:

— Messze szétterülve sok-sok apró fehér felhő. Olyanok, mint a felvert tojáshab.

Majdnem egész úton 8000 lábnyi magasságban jártunk.

Venezuela ködös párák mögött feltünedező partja volt az első, amit Dél-Amerikából láttam. Amint közelebb értünk, sűrű, erdős hegyek bukkantak fel, köztük széles völgyek, nyitott síkságokkal, itt-ott sűrű dzsungel ... Soha nem láttam azelőtt dzsungelt, őszintén szólva, nem nagyon örültem a találkozásnak. Az összefonódott indákkal teli sűrű tropikus dzsungel körülbelül a legkevésbé kívánatos leszállóhely a pilóta szemében minden lehető és lehetetlen tájék között. El lehet képzelni, hogy többé-kevésbé egy darabban marad a gép a fák tetején és a pilóta szépen lemászik és tovább megy.

De a dzsungelben ? ... Talán még nehezebb lenne tovább jutni gyalog, mint leszállni a repülőgéppel.

Sárosvizű folyó kanyargott a hegyek között, amerre szálltunk. Olyan volt, mint valami vörösbarna kígyó. Néhány mérföldnyire benn a part mögött feküdt vörös háztetőivel Caripito város. Hatalmas olajtartályok álltak a város szélén. Itt nagyszerű repülőtér volt, kövezett futótérrel, jól felszerelt hangárral. A Pan-American Airways és a Standard Oil Company közösen tartja fenn. Itt találkoztunk Don Andres Rolandoval, Monagas állam elnökével, valamint Don Ramiro Rendiles főállamtitkárral, akiket feleségeik is elkísértek. Kedves vendégszeretettel fogadtak minket gyönyörű hazájukban.

Míg az Elektra tartályait újra teli töltötték benzinnel, a két utast vendégül látta az előkelő társaság. Benn a hangárban tálalták fel a villásreggelit. Pompás, nagy gonddal elkészített lakoma volt, csupa gasztronómiai finomság, gyümölcszörpök, friss húsok, sütemények. Vendéglátó gazdánk Henry E. Linam volt, a Standard Oil Company venezuelai főmegbízottja, akinek otthonában meg is szálltunk. Úgy látszik, a repülő vendégeknek mindenütt szíveslátásban van részük.

Az asztalon, a helyem mellett olyan csodás orchideák voltak, amilyenekre az északi városok szegény halandói nem gondolhatnak máskor, mint legfeljebb nagyon ünnepélyes alkalmak idején. Ebben a termékeny országban vadon nőnek a legszebb virágok és az orchidea olyan általános, mint akár Kaliforniában a mák. Az én orchideáim gyönyörűek voltak. Még összegyűrődött repülő-zubbonyomra tűzve sem lettek kevésbé szépek.

Nehéz esőfelhők csüngtek sűrűn az égről, mikor június harmadikának reggelén elindultunk Caripito városából. A dzsungel felett kirepültünk a part fölé, aztán valóságos bújódit játszottunk a felhőkön át a megmegújuló záporral. Végül is úgy gondoltam, jobb, ha hagyom a tájat és nem bánom, akármilyen szép is. Felkapaszkodom a felhők fölé és derült eget keresek.

Nyolcezer lábnyi magasságban már csak a legfelül járó kis gyapjas felhők kerültek néha élénk. Az eső alattunk maradt.

Csodálatos gyönyörűség az ilyen felfelé kapaszkodás a levegőben. Többnyire megtalálja az ember a kívánt időjárást, egyik vagy másik síkon. Aznap is láttam, amint már annyiszor, hogyan veri az eső ferdén a földet. A látóhatár távolabbi része eltűnik, a felhők mintha lezuhannának, hogy a hegyek vállára támaszkodjanak, vagy ott hullatják könnyeiket a dzsungel fölött. Vájjon hány lakója tudja a földnek, milyen közel van a napfény a leg-sűrűbb esőfelhő fölött is? Hányan tudják, hogy talán már háromezer lábnyira a szürke, nyirkos, hűvös párákon túl, ha akarom, napsugárban úszhatom a gépemmel, fehér felhőnyájak között, melyek lassan lebegnek tova a kék végtelenségben.

Néha magasabbra kell hágnunk, néha nem is tudja elérni a repülőgép a vihar felső ormát az egymásra torlódott felhők között. De ha el is választja a magasabb régióktól a jég, a hó, az eső vagy hideg köd, a pilóta tudja, hogy a derűs jelszó a szó szoros értelmében igaz: A vonuló felhők fölött örök a napsütés.

A napsugár néha misztikus, titokzatos üregeket vilá-

gít meg, vagy hatalmas tornyokat és lovagvárakat... máskor óriási felhőszörnyetegek nyúlnak nehéz mancsaikkal az apró kis ember-készítette madár után, mely közéjük merészkedett. De a legszebb látvány talán mégis az, ha a pilóta a földet látja meg a sűrű fellegek nyílásán keresztül.

A következő nap alatt bőven volt ilyen látványban részünk. Láttunk tengert, dzsungelt és kanyargós, ívelő partvonalakat, a felhők hol kinyíló, hol becsukódó ablakain át.

Mikor Georgetownt láttuk meg, British Guyanában, meglehetősen messze jártunk már a tenger fölött, de azért még ki tudtuk venni a szépen öntözött földeket a telep és a part körül. Angol- és Holland-Guyana között kis sáros delta van, a Nickerie folyó torkolata. De az egész partvidéken nagyon sok a tengerbe ömlő folyó, melyek a dzsungelből jönnek és gyakran megtörténik, hogy egymás vizét veszik fel harántfutó erek és árkok révén.

Később több szigetet láttunk. Fred Noonan már gyakran átrepülte ezt a vidéket, de nem ezen a vonalon, amelyet most követtünk. Ezt írta egy hazaküldött levelében:

— Rendkívül érdekes volt az út Caripito és Paramaribo között. Ahelyett, hogy a partvonalat követtünk volna, mint ahogyan a Pan-America-vállalat gépei teszik, — és ahogyan én is cselekedtem mostanáig, — egyenesen átvágtunk az embernemjárta, sűrű dzsungel felett. Olyan összefüggő, sűrű vadon ez, hogy száz és száz mérföldön át nem láttunk mást, mint sűrű lombot, a fák közvetlen

egymás mellett álló hegyét s néhol egy-egy széles, kanyargó folyót a zöld végtelenségben.

Erős felszél vert vissza többször is, ha gyorsabban próbáltunk menni. Az átlagos sebesség 148 mérföld volt óránként, ebben már benne van a szél hatása és a szintkülönbség is. Alacsony repülés mellett nem tudok nagy gyorsaságot elérni, mert nagyon árt a gépeknek, ha tágranyitom a szelepeket a föld közelében. Legfeljebb néhány pillanatra teszem meg, hogy lendületet kapjunk. A modern gép olyan érzékeny és tökéletes valami, hogy nem szívesen élek vissza a szolgálatkészségével és tudatosan nem bánok rosszul vele, mikor olyan hűségesen szolgál.

Amint tovább mentünk, a felhők lassan egészen elmaradtak. Kezdtem újra lejjebb szállni, hogy lássuk a tájat, amerre járunk. Lakatlan, iszapos partról mintha véghetetlen sorban meneteltek volna a dzsungel fái a belső földek felé. Aztán tisztások következtek, sok apró ház bukkant fel a megművelt földcsíkok között.

Hamarosan megláttuk a Surinam-folyót, ami kanyargós ezüst csík módjára csavargott el a part irányában. Szép, széles víz ez, teli kis, úszó zöld szigetekkel. Sűrűn összefonódott vízínövények meg kis fák alkotják, széles sárzátonyok teszik a partot. Tizenkét mérföldnyire a torkolattól van Paramaribo, Holland-Guyana fővárosa és huszonöt mérföldnyire beljebb a repülőtér.

Az volt az utasítás, hogy a keskenyvágányú vasút sínjét kövessük. Nagyon alacsonyan repülve, körülkeringtünk minden egyes talpalatnyi helyet. Semmi más nem volt látható, mint a véghetetlen, mindent magába

nyelő sűrű dzsungel, néhol egy-egy kis rizsföld, pár kunyhóval. Megpróbáltam a szél irányát kivenni a kéményfüst, vagy a zsinegen lógó ruhák segítségével — attól félttem, hogy valami kis tisztás csak a repülőtér és nehéz lesz rajta leszállni.

Aztán, alig néhány pere múlva, hirtelen felbukkant a repülőtér. Micsoda kedves meglepetés! Nem kis tisztást láttunk, de nem is emberkéz kimesterkedte teret. A legkitűnőbb természetes repülőtér van itt, amilyent valaha is láttam. Minden lehető előkészületet megtettek a fogadásunkra, igazi holland alaposággal és gondossággal.

Narancsszín szélzsák lobogott egy hosszú rúd tetején. Fehér zászlók mutatták a legjobb részt, ahol leszállhatunk. Abban a pillanatban, mikor megjelentünk, rákétát engedtek fel, hogy ezen is lássuk, merről fúj a szél. Egy ember fehér zászlót lengetett, hogy vezessen minket. *Zandery* ennek a repülőtérnek a neve, ami homokost jelent. Amennyire láttam, más nyitott tér nem is akadt a környéken.

Wempe igazgató és Sluyter kapitány üdvözölt, az ottani csapatok parancsnoka, továbbá James Lawton, a paramariboi amerikai konzul, valamint sokan mások, akik kijöttek a városból. Katonák álltak készen, hogy beleszivattyúzzák a benzint a tartályokba és ottlétünk idején őrizték a gépet. Kávét, narancsszörpöt, rakottzsemlye várta a kimelegedett, kiéhezett pilótákat. Soha nem gondoskodtak rólunk körültekintőbben, vagy őszintébb jóakarattal.

Miután a tankokat újra töltötték és a propellereket megszírozták, a repülőgépet lehetőleg jól betakarták a

szabadban, mert hangár nincs a téren. Mi felültünk a vonatra, amely a parti keskeny vágányon egy óra alatt beszaladt velünk a városba. Ezt a sínpart kerestük mi a magasból. Kutyák, csirkék, kecskék szaladtak szét a sínekről, amint közeledtünk. Asszonyok gyümölcsöskosarakat cipeltek a fejükön, odagyülekeztek a kocsihoz. Jó darabig tisztavízű csatorna mellett szaladt a sín. Burma-
tehenek, taligák, kerékpárok, egész raj csónak, néha egy-egy autó... ez volt, amit láttam.

Másnapra kirándulást terveztünk. Át szerettünk volna menni egy ugrásra Braziliába, Fortaleza városába. Ez azonban az időtől függött. Előző nap erős zápor esett Paramariboban, de az összes hivatalnokok ünnepélyesen megígérték, hogy reggelre kedvező szélről és száraz talajról fognak gondoskodni a számunkra.

Valaha ezt az egész tartományt Surinamnak hívták a folyóról. Fénykorában sötét rabszolgaság uralkodott itt, keleti kényuralom. Olyanféle lehetett, mint Dél-Amerika akármelyik más hírhedt rabszolgatartó városa.

A mai Paramaribo rendezett, csöndes, erkölcsös hely, ahol a tisztas holland törvények szinte oda vannak írva a fákkal szegett, szép széles utcákra, meg a tisztán tartott városra. E mellett azonban festőin tropikus. A közeli dzsungelben, mely egészen a város szélére ér, bushman-négerék laknak, a régi afrikai szökött rabszolgák utódai. Nagyon barátságos nép különben, különös volt megfigyelni őket a piacon. Lányhajú teknősbékatójást árultak, tizennyolc hüvelyknyi hosszú zsinórbabot, dinynyét, kenyérfagyümölcsöt, sapodillast.

A Palace Hotelben szálltunk meg, ami még a Pan

American Airways szolgálatában eltöltött idő óta szokott tartózkodási helye volt Fred Noonannek, ha erre járt. Itt találkozott Carl Doakevel, egy régi barátjával, aki Haitiben, 1930-ban rádióoperatőr volt.

Utunknak ez a délamerikai kitérője Frednek afféle hazaruccanás lehetett. Sok embert ismert itt, általában nagyon tájékozott volt az egész partvidéken, bár a repülőtereket nem mind látta még, ahol leszálltunk. Lassan, fokról-fokra ismertem meg útitársam egész eddigi életét.

Megtudtam, hogy nemcsak repülőgépkormányos, de van tengerészkapitányi oklevele is. A mellett, ki tudja, miért, megszerezte a Mississippi folyón a kormányosi oklevelet. Elsőrendű képesítése van. Húsztendőn keresztül volt tengerész, ide-oda hányódott a világban és hétszer kerülte meg a Horn-fokot. Háromszor vitorlásan, négyszer gőzhajón. Tizenöt éves korában, minden különös ok nélkül, csak mert kedve kerekedett rá, elment hazulról és beállt egy hajóra. A világháború alatt muníciószállító gőzösön szolgált. New York és Angolország között jártak. Később három olyan hajóján teljesített szolgálatot az angol hajóhadnak, melyet aztán megtorpedóztak.

Egyszer arról beszélgettünk, hogy milyen bosszantó a repülésnél néha elkerülhetetlen késlekedés, különösen ha ilyen útra indul valaki, mint a miénk.

— Attól függ, hogyan nézzük a dolgokat, — mondta Fred. — Mi most egy nap veszteglés miatt már türelmetlenkedünk. Persze, azért, mert azon az elvesztett napon már tovább juthattunk volna és mögöttünk lenne egy jókora földdarab vagy egy csík az óceánból. Ha valaki türelmet akar tanulni, legjobb, ha vitorlásan utazik. 1910-

ben a Crompton nevű bárkán szolgáltam, ami akkor a legnagyobb vitorlás volt angol zászló alatt. Washingtonból mentünk Írország felé, de a Csendes-Óceán partvidékén teljes százötvenkét napig kellett vesztegelnünk. Ha az ember majdnem egy félesztendőt tölt egy helyen ugyanazon a hajón, akkor meglehetősen filozófusi szemmel nézi a naptárt.

Elhatároztam, hogy mégis a repülőgépnél maradok.

Fortaleza és Natal

Paramariboban gyönyörű volt az idő. Éppen csak egy kis reggeli köd feküdt a Surinam vizén, mikor fel-emelkedtünk, hogy elszálljunk a magas fák fölött.

Ha már fákról beszélünk: nagyon sok gyönyörű fát láthattam ezen a kitérőn, Fortaleza felé. Sok fát és sok vizet. Ezen a napon 960 mérföldet szálltunk, majdnem állandóan a dzsungel felett. Ehhez jön a számítások szerint 370 mérföld a nyílt tengeren, — ez egészen 1330 mérföld, valamivel több, mint a New York és Los Angeles közötti távolság fele.

Egyetlen elképzelhető megállóhely akadt Paramaribo és Fortaleza között, egy dzsungellel körülvett és nem valami nagy repülőtér Párában, ami fölött, mert minden jól ment, szépen elrepültünk. A kevés leszállóhely, mint már mondtam, meglehetősen bizonytalanná tette ezt a terepet. E mellett túlságosan korán indultunk útnak, nem kaphattunk még időjelentést. Nem tudhattuk tehát előre, mit várhatunk útközben. Ilyen körülmények között, idegen vidéken, az embernek el kell készülnie rá, hogy

visszafordul, ha rosszak a kilátások, feltéve, hogy megtalálja visszafelé az utat és le tud szállni ott, ahonnan elindult.

Tegnap megismertem egy eddig sohasem látott földrészt. Ma pedig először mentem át az Egyenlítőn. Fred merész terveket szőtt magában, hogy megréfal, mint légi Neptun-király, mint ahogyan a hajón szokták megréfalni azokat, akik először utaznak az Egyenlítőn keresztül. De amikor a repülőgép árnyéka átsuhant ezen a képzeletbeli vonalon, annyira el voltunk mind a ketten foglalva a munkákkal, hogy teljesen elfeledkezett a termoszpálackról, amiben, mint később megvallotta, azért hozott hideg vizet, hogy a nyakamba loccsantsa.

Emlékszem, egyszer éjszaka repültem át az Egyesült Államok fölött. Nagyon magasan jártam akkor. Egyszerre megláttam a hirtelen szétnyíló felhők résén át a széles Mississippit fényleni a holdvilágban. Ma a Mississippit déli testvérét, az óriási Amazont is átrepültük. Azaz nem is magát a folyót, mert megrövidítettük a 180 mérföldes utat s a torkolatnál vágtunk át, a hegyfokok között. Jobbra terült el a delta alsó része. Vad össze-visszaságban kavargó különböző színű áramlatok és örvények tengerének tűnt felülről, melyek közül mindenik megtartotta a saját útját és színét, mintha csak szilárd partok között kanyargott volna tova. Sárga volt az egyik, barna és iszapos a másik. De mind a tenger felé tartott és vitték, mint megannyi gyufaszálat, az óriási, gyökereitől kitépett fák ezreit. Hogy milyen távolságra vegyült bele ez a sokféle színű iszapos víz a tengerbe, nem tudom.

Körülbelül tíz órai repülőút után jól esett meglát-

nom Fortaleza városát pontosan ott, ahol a térképek alapján kerestük, a tenger és a hegyek között. Barna, homokos síkságon épült, félholdalakú hegynyúlvány ívében, pontosan nyugatra a Mucuripe-foktól. A közeleső partvonal nagyon különbözött az északi vidékektől. A helyett, hogy sötét, sűrű dzsungel burjánzott volna mindenfelé egészen a vízig, széles, nagy területeket láttunk, félig pusztán. Közvetlenül a parton pedig a széles dagályterület csupa sár volt és homokos barázda. Itt az éghajlat majdnem száraz. Gyakori az aszály, ritkább az eső.

Fortaleza 100.000 lakosú város, hatalmas metropolis, amelynek nevét Észak-Amerikában még csak hallani is kevesen hallották. Tudatlanságomban én is azt hittem, hogy Natal a nagyobb és jelentékenyebb hely. Talán mert Natal gyakran előfordul a légügyi jelentésekben és a repülők számára fontos.

Fortaleza légikikötője olyan gyönyörű és elsőrendű, hogy elhatároztuk: inkább itt tesszük meg az utolsó előkészületeket a déli Atlanti-óceán átrepülése előtt és nem Natalban, ahonnan aztán tulajdonképpen el akartunk indulni utunknak erre a szakaszára. Mikor Macedo kapitány nagylelkűen rendelkezésünkre bocsátotta a Pan American Airways itteni személyzetét, elhatároztuk, hogy egy napot pihenünk, mindent előkészítünk és apróra megvizsgáljuk a gépet. Megmosdatjuk, kicsinosítatjuk. De magunkra is ráért mindez. Mikor a tükörbe néztem, azután Fredre, alig egy heti út után, nem szívesen gondoltam arra, micsoda ágrólszakadt csavargóknak fogunk majd látszani, mire megkerüljük a földet és hazaérünk.

Egyéb baja a gépnek, amennyire láttuk, nem volt,

mint hogy egy cső kilyukadt és kissé csöpögött a benzín. Nem volt különös veszedelem, mert meglehetősen távol esett a motortól. Mégis, átnéztük az egészet, kicseréltük az olajat, megszíroztattunk mindent, ellenőriztük a leszállószerkezet működését. És alaposan áttisztítottuk az egész repülőgépet is. Nagytakarítást rendeztünk. Az előző hét esője és ködje elhomályosította a fémveretek ragyogását, ezt újra kifényesítettük.

Mosatnunk is kellett. Az utolsó tiszta ingblúzomat vettem fel aznap reggel és már feladtam minden reményt, hogy a cipőm és munkanadrágom tisztességes kinézésű lesz még valaha. Phil Cooper bizonyosan kitagadott volna, ha lát. (Phil Cooper egy newyorki tisztító-cég, ez tartotta rendben évekig Amelia repülőruháit. Mikor az Atlanti-óceán fölött tervezett magányos útra indult, ezzel a megjegyzéssel küldte el a tiszta felszerelést: „Tudom, hogy sikerülni fog az út, mert még soha egy vevőm sem halt meg”. — G. P. P.) Mikor kis útitáskámba becsomagoltam, azt hittem, minden benne van, amire földkörüli úton valakinek szüksége lehet, de be kellett látnom, hogy tévedtem. Kevés volt a váltani való holmi, összesen öt ingblúz volt velem, két nadrág, két pár cipő, egy könnyű munka-overall, meg egy szintén könnyű esőköpeny, valamint a legszükségesebb apróságok. Ez már nagyon soknak tűnt. F fiatal éveimben teljesen poggyász nélkül repültem át az óceánt és semmi egyéb magántulajdonom nem volt, mint a fogkefe a zsebemben. Nagy öröm volt aztán Londonban mindent bevásárolni, szó szerint „tetőtől talpig”.

Napsisakra például igazán nem gondoltam. És sem

Fred, sem én nem hoztunk kabátot, vagy mellényt (ami szintén nehezzé tette a társaságban való megjelenést). De az itteni tropikus vidéken élő szakértők alaposan leszidtak, mert, mondták, ők tudják, mi az a napszúrás. Így aztán mindenki ajándékozott nekünk egy-egy napsisakot, vagy védőkalapot, ami leszállásonként egy-egy új példánnyal több lett. Fred is, én is általában jobban szeretünk hajadonfőtt járni és úgy tapasztaltam, hogy mindketten minden kalapot egyszer-egyszer hordtunk: akkor, mikor nekünk ajándékozták, nehogy harag legyen belőle.

Fortalezában az Excelsior Hotelban laktunk.

(Sok ideje nem volt leveleket írni Ameliának, de egyikben, melyet Fortalezából küldött, ez áll:

„A szálló személyzete jóhiszeműen közös szobába szállásolt el Fred Noonant és engem. Kicsit meg voltak lepve, mikor mind a ketten tiltakoztunk ... Nem elég, hogy egy asszonyszemély ilyen útra indul, ami már magában véve szörnyűség itteni gondosan óvott testvérei szemében, nem is említve a férfiakat. De még hozzá nem is férjével megy! Mindenki utánam bámul az utcán s azt hiszem, ilyenkor ezt gondolják: „Persze, amerikai szegény, azok pedig mind bolondok.” — G. P. P.)

Szobáink a vörös cserépháztetőkre és forgalmas utcákra nyíltak, melyek levezetnek a tengerig. Alig tudtam hinni, hogy tropikus vidéken vagyunk, olyan kellemesen hűvös volt a levegő. Könnyű, langyos szél fújt. De utóvégre én eddig csak a könyvekből ismertem a tropikus éghajlatot és őszintén szólva mindig szerettem a napot és a meleget.

Másnap, míg a munkások körülúrták a repülőgépet, mi Freddelel a „szobáinkban” végeztünk nagytakarítást. Mindent átsomagoltunk, hazaküldtük a fölöslegessé vált térképeket, megmostuk az olajos motor- és propellerburkolatot. Ezeket Burbankban terveztem és készíttettem erős, könnyű Grenfell-szövetből. Szorosan záró, pontosan illő huzatok voltak ezek, amik a motorokat és propellereket védték a homok és por ellen, néha az eső ellen is, ha nem akadt megfelelő hangár és éjszakára szabad ég alatt kellett hagynunk a gépünket. Ezenkívül elrakosgattuk és kiválogattuk, amit az utóbbi napokban akár vétel, akár ajándék útján szereztünk, kezdve egy szép ananásztól a névjegyekig, meg egy különös, sárgabarna nagy molylepkéig, ami a pilótaülés fekete párnáján akart megtelepedni. Nem tudom, ráismert-e a Darázs-motoros Lockheed-Elektrában óriás testvére?

Vettünk egyet-mást, így egy bebúj és munkaruhát Noonan számára, ami olyan gyorsan elkészült, hogy megszégyenítette volna a legkitűnőbb északamerikai szabókat is. Délelőtt tizenegy órakor vettek róla mértéket a boltban, ahol tíz vagy még több asszony ült a varrógépek mellett, készen reá, hogy rögtön rácsapjanak a szövetre, amint ki van szabva. Délutánra már elkészítve hozták.

Braziliában két város van összesen, melynek egyenesek az utcái. Az egyik Fortaleza. Akkor jöttem rá, mikor otthagytam a gépet egy kis időre, hogy felfedezőkörutat tegyek és bevásároljak egyet-mást. Hogy mit vettem? Egy darabka gumiszivacsra lett volna szükségem, mert a pilótafülkében elkopott egy gumifoglat. Végre

találtam is és nagyon kedvesek voltak a boltban: nem fogadtak el semmit érte.

Érdekelt a kép, amit Fortalezában, a víz mellett láttam. A halászok most jöttek vissza bárkáiban, amiket jagandának neveznek. A legtöbb ilyen csónakféle nagyon kicsi, egyszerűen összekötött fatörzsekből áll, hatalmas háromszögletű vitorlával. Ezek az emberek húsz mérföldnyire is kimerészkednek vele a parttól és mindenki csodálja, milyen ügyesen kezelik ezt a törekeny vízi járműt. Hatalmas kerek, kézzel font kosarak vannak az árbocrúdhoz kötve, ezekben hozzák haza a halat. Amint kikötnek, megkezdődik a vásár. A kikötés abban áll, hogy felhúzzák a csónakjukat — fatörzseken gurítva — a partra, a pálmafák alá. Nem is kell kirakodniok.

De nem marad el a halászok ügyessége mögött az asszonyoké sem, akik mindenféle nehéz terhet és különféle csomagot egyensúlyoznak a fejükön, míg sietve mennek tovább az utcán, két kezükben szintén apróbb-nagyobb csomagokkal, gyümölcskosarakkal, jókora kenyerekkel. Éppen csak nem tudják elég hamar hátrafordítani a fejüket e miatt, ha valami érdekes látnivaló lenne. Ez a szokás egyébként, úgylátszik, jó testtartásra szoktatja őket. Mind egyenesek, szép alakúak.

Úgy tettem, mint más becsületes turista és lefényképeztem néhány öszvért, amelyek embereket meg mindenféle terményeket cipeltek. Alig látszott ki a sok csomag, láb meg szerszám alól az állat. Fortaleza egyébként, bár modern üzletváros és nagyon eleven és forgalmas, csupa ellentét. Autók, autocarok, helyi vasutak mellett kezdetleges szekerek nyikorognak és túlterhelt szamarak ván-

szorognak. Időverte, töredezett cseréppel fedett rozoga épületek állnak vakítóan modern, gyönyörű paloták mellett, melyek építészeti szempontból is csodálatraméltóak. És a part fölött, ahol az ősrégi jagandák libegnek háromszögletes vitorláikkal, zúgó repülőgépek indulnak Miami, Buenos Aires és még távolabbi vidékek felé.

Úgy látszik, a tehenek különleges szerepet játszanak az utazásaimnál. Mikor kora hajnalban megjelentünk a repülőtéren, egy csapat ilyen állat éppen reggelizett a fortalezai légi kikötő egyik sarkában. Egyáltalán nem tetszett nekik a lárma, amit az Elektra motorjainak beemelegítése okozott. Amint meghallották a berregést, nem oktalan tiltakozással mutatták sértődésüket, hanem méltóságteljesen és megvetően hátat fordítottak és elvonultak. Büszke tehenek voltak, talán rokonai valami híres bikaviadal hősének.

Éjszaka igazi felhőszakadás volt, attól féltem, csupa sár lesz a repülőtérről reggelre. Szerencsére azonban kitűnő vízlevezető berendezése van, kemény és szilárd maradt a talaj. Így aztán minden nehézség nélkül szálltunk fel. Igaz, könnyű volt a terhünk, nem vittünk sok benzint. Hiszen csak rövid 270 mérföldes ugrást akartunk megtenni Natalig.

Négy óra ötven perckor emelkedtünk a levegőbe, korán reggel. És már hat óra ötvenötökor Natalban voltunk. Így napi munkánkat úgyszólván még reggeli előtt elvégeztük. Igaz, azért igyekeztünk minél korábban Natalba érkezni, mert arra gondoltunk, hogy talán még aznap este tovább indulhatunk a déli Atlanti-óceán felé.

Egész úton bizonytalan volt az idő. Kósza felhők jártak a reggeli égen, zápor zuhogott, aztán újra elállt. Érdekes volt a táj, ami fölött elrepültünk. A parton feltarajosodott dűnák, erősen csillogott a fényes homok. Magas dombon szép, nemesvonalú templom épült, állítólag Brazília egyik legrégebbi temploma. Amint elrepültünk felette, még a hívőket is láttuk, apró icipici fekete pontokat, amint lassan vonulnak a fehér szalaghoz hasonló úton a templom felé.

Szinte mielőtt Natal városát megláttuk volna, szemünkbe tűnt a repülőtér. Óriási nagy. Hosszú, jelölésekkel ellátott kifutók, hatalmas hangárok, lakóházak vannak ott. Francia, német, brazíliai, amerikai repülőgépek jönnek-mennek itt állandóan. Azt hiszem, Natalban van a nyugati félgömb legnemzetközibb, legtöbb nyelvű repülőállomása.

Az út utolsó néhány percében úgyszólván versenyt futottunk egy fekete felhővel a repülőtér felé. Amint leszállva megfordultunk a kifutón és odakocsikáztunk a hangár elé, utolért az eső, igazi trópusi felhőszakadás. Ötven lányira nem láttunk. Benn, fedett helyünk mélyén nem áztunk meg, de azok, akik olyan kedvesek voltak és elénk szaladtak, hogy mielőbb fedél alá tolják be a gépet, annál inkább.

A franciák már több év óta rendszeres légijáratot tartanak fenn az Atlanti-Óceán déli részén. Kétszer hetenként jön a gép, postát hoz, de utast nem. Beszéltem az éppen útrakészülő gép pilótáival, — úgy értesültem, hogy szívesebben indulnak korán reggel, mert az első 800 mérföldön nagyon nehezek a légköri viszonyok.

Elhatároztam, hogy hallgatok tapasztalaton alapuló tanácsukra és lemondok az esti indulásról. Holnap korán reggel indulunk tehát, azaz valamivel éjfél után. A gépet még napvilágnál újra elláttuk fűtőanyaggal, hogy minden készen álljon. Úgy gondoltam, ha olyan rossz lenne az idő, hogy nem lenne tanácsos sötétben útnak indulni ilyen nagy teherrel, várok másnap délutánig s aztán egész éjszaka repülünk és reggel érünk el Afrikába.

Mindenki odaadóan és szívesen volt a segítségünkre Natalban is. A franciák két hajót tartanak az Óceánon, hogy időjárásjelentéseket adjanak le. Megkaptam ezeket a jelentéseket. Azt hiszem, hamarosan hasonló intézkedést fognak behozni, — vagy legalábbis kellene behozni — az északi Atlanti-óceáni repülőjáratok számára is. Nem telik bele sok idő és különböző kijelölt helyeken fogjuk látni lehorgonyozva az időjelző hajókat, amelyek rádiójelentéseket adnak le és mint mentőállomások is sok hasznos szolgálatot tehetnek majd. Talán ezzel lehet majd összefüggésbe hozni a néhány év előtt sokat vitatott úszó repülőterek kérdésének megoldását is.

Braziliának ebben a részében a talaj vörös, Georgiára vagy Virginiára emlékeztet. Élénk, színes a tájkép. Zöld fák állnak a szürkészínű tenger partján.

Villásreggeli közben nehezen tudtam elképzelni, hogy Dél-Amerikában vagyok, mert az ennivaló szakasztott ugyanaz volt, mint otthon. Friss kukorica, almáslepény... Ha már evésről beszélünk, elmondom, hogy mindenki nagyon sajnált bennünket. Mikor elindultunk Fortalezából, kaptunk egy-egy csomagot, pulykás szendvics meg sütemény volt benne. Ha ez így megy, meg fogunk hízni,

pedig nagyon jó, hogy Fred is, én is elég soványak vagyunk. Meg kell gondolni, hogy minden hat font hízás egy-egy nagyon értékes és életbevágóan fontos gallon benzint jelent! Ennyivel kevesebbet rakhatunk a gépünkre.

Most, hogy ezt írom, kinézek az ablakon. Két gyermeket látok, itt játszanak a homokban. Én is szívesen játszanék velük, vagy legalábbis kifeküdnék a napra, melléjük. Arrébb a hullámok verik a közeli zátonyon heverő hajóroncsot. Láttam, hogy több ilyen elhagyatott roncs hever a part hosszában, a hullámok fehér taraja állandóan csapkodja őket. Vagy huszonöt mérföldnyire a parttól veszedelmes és alattomos zátonyok és vízalatti sziklák vannak errefelé.

Szeretnék egy pár szandált venni, olyant, amilyent itt annyian hordanak. Könnyű megérteni, honnan ered az orratlan és sarkatlan cipő divatja. Innen, az egyenlítő mellől.

A déli Atlanti-óceán

Június hetedikének estéjén az Elektra letette kerekeit Afrika földjére. Ez volt utunkon a harmadik kontinens. Még kettő van hátra: Ázsia meg Ausztrália. Ugyanekkor másodszor repültük át az egyenlítő vonalát mióta eljöttünk hazulról, — India után még kétszer fogjuk átszelni az egyenlítőt.

Hajnali három óra tizenöt perc volt, amikor elindultunk a Parnamirio-repülőtérről, a brazíliai Natalból. Teljes sötétségben szálltunk fel. A hosszabb kifutó, amit ki lehet világítani, használhatatlan volt, mert valami bolond szél éppen keresztben fújta állandóan. Így aztán a második kifutóhoz mentünk, melynek füves a talaja. A sötétségben még megtalálni is nehéz volt, Fred meg én vilnyilámpával gyalogoltunk rajta végig és így néztük meg amennyire lehetett, hogy némi fogalmunk legyen az irányról és a környezetről.

Könnyen emelkedtünk a levegőbe. Amint magasabbra jutottunk a föld fölé, tökéletes koromsötétség vett körül. De a fekete éjszaka odakint csak annál barát-

ságosabbá tette a pilótafülkém kis lámpáit, amik a munkájukat teljesítő műszereken égtek. Így szálltunk keletre, az Óceán fölött.

„Csak az az éjszaka hosszú, amelyiknek nincs reggele” — és a mi éjszakánknak hamarosan reggele lett. Most emlékeztem reá, hogy ez volt a harmadik hajnal, amit az Atlanti-Óceán fölött láttam.

Egész úton nem történt semmi különös, kivéve azokat az apróságokat, amik ilyen hosszú repülőúton történnek. Mégegyszer átrepültem az Atlanti-óceánnak ezt a részét. Azt hiszem, ez éppen a sikeres expedíciók titka: hogy semmi ne történjen. Ha minden jól megy, nem igen akad jelenteni való. Ha nem, akkor vannak „események”.

Az idő pontosan olyan volt, amilyennek a derék francia meteorológusok jósolták. Majdnem egész úton ellenszelünk volt. Merem mondani, óránként átlagban húsz mérföldnyi volt a szél gyorsasága az út első felén. Aztán jött egy rész tiszta ég alatt, majd alacsony, szakadozott felhők látszottak egyre sűrűbben és olyan eső zuhogott, amilyent még sohasem láttam. A szó szoros értelmében megnyíltak az eget csatornái. Tonnákban ömlött az eső, olyan nehéz súllyal verte a gépet, hogy szinte én is éreztem odabenn. Szerencsére akkor már régen világos volt. Barnán folyt le a víz a pilótafülke ablakain, elkeveredve a propellerről leáztatott olajjal.

Körülbelül olyan sebességgel mentünk, mint ahogyan előre terveztem. Azzal indultam el, hogy átlagsebességünk százötven mérföld lesz óránként. Szamba véve, hogy az Atlanti-Óceán fölött az út körülbelül 1900 mérföld, az átlagsebesség alig volt valamivel kevesebb ennél,

bár, amint említettem, erős ellenszelet kaptunk. Ezen az útszakaszon, valamint az előbbenin is, egyáltalán nem kapcsoltam nagyobb sebességre. Tudtam, hogy sok munkájuk lesz még a motoroknak. Igyekeztem olyan gyöngéden bánni velük, ahogyan csak lehetett. Ha szükség lett volna reá, könnyen tudtam volna óránként húsz mérfölddel, vagy akár többel is fokozni a sebességet.

Déltájban talákoztunk egy francia postagéppel. Sajnos, nem tudtunk „beszélgetni” egymással. Azt hiszem, a postagép rádióleadója Morse-jelekkel működött, az enyém meg hangleadó. Mint mindig, félóránként mondom be a rádiókészülékbe, hol vagyunk és mi van velünk. Hogy hallja-e valaki, vagy ha hallja, megérti-e, talán sohasem fogom megtudni.

Egyszer már írtam naplót, mikor az Atlanti-óceán fölött repültem. Akkor talán négyezer mérföldnyire vitt az utam északra a mostanitól. Ezek közül a lefirkált jegyzetek közül egy részt lemásoltam később megjelent könyvem számára. Most abból a naplóból, hivatalos néven sárkánykönyvből jegyzek le taláalomra néhány részt, amit az Elektrán írtam, — egyébként nem volt más, mint egy letéphető lapú egyszerű gyorsírási jegyzetkönyvecske. Közben a gép sietve vitt tovább az Óceán déli része fölött.

6 6. 50 p. Most szeltük át az equatort. Hatezer láb magasan megyünk. Kis bárányfelhők alattunk. Messzebb, elől, sötétebbek.

Lenn hajó. Lejjebb szállok, hadd lásson meg és jelentse, hogy találkozott velünk.

Eső, sűrűsödő felhők. Mialatt írok, a Sperry-önmű-

ködő pilóta dolgozik helyettem. Most értünk ki a sűrű eső alól. Mindent eltakar. Barnának látszott a szélvédő.

Rongyos felhők, magasan feltorlódva. Az Atlanti-óceánon óriási hullámok. Odalenn nagy gőzös hányódik. Idefenn is kemény az idő. Az ég, mintha takarítatlan lenne. A víz pizkosszürke a mélységben.

A bal motor nem jól működik. Most újra rákezdte. Azt hiszem, csak túlsók volt az olaja.

A benzingáztól megint rosszul lettem ma reggel, elindulás után. Nagyon erősen lehetett érezni idebenn a zárt fülkében. Úgylátszik, gyengülni kezd a gyomrom.

(A franciák és a Standard Oil-személyzet mindig nagyon óvatosan letörölgették az olajkannákat. Itt nincs talajvezeték, mint az USA-ban. Amikor Natalban felvetjük a tüzelőt, az emberek annyit locsoltak el, hogy csodálkoztam. Egy 149 gallonos tartályba állítólag 165 gallon fért.)

Megpróbáltam fogni valamit a rádión. Nem ment. Eső, állandóan. Soha nem láttam ilyen esőt.

A villásreggeli jut eszembe a repülőtéren. Furcsa jelenet. A franciák mind kerek képűek. Bárét a fejükön. Pezsgősüvegek. A franciák B. A.-ból nem várták hamarabb a gépüket, mint reggel hatra.

Az eső különös ütemben nótákat dobol az ablakon. Mintha siettetné a felhőket a mi gyors repülésünk. 5780 láb, 140 sebesség. Man. press. 26y₂ r. p. m. 1700 5[^] óra alatt.

Soha nem volt még ilyen száraz pilótafülkém... azok a fiúk ott Lockheedben derék munkát végeztek ...

örülök, hogy megszereztem azt a gumidarabot Fortalezában, most kitűnően zár az ablak.

1 óra 15 percen keresztül erős ellenszelek. Semmit nem látok, csak az esőt, foszlányos felhőkön keresztül. Fred szunyókál... Én sohasem tudok aludni repülés közben. Gyakran vagyok fáradt, de álmos igazán ritkán.

Odakint a hőmérsék 60 fok Fahrenheit. Ügylátszik, nagyon hideg hangulatban csíptük el az egyenlítőt, legalábbis idefenn az emeleten.

Félóra múlva körülbelül a feleúton leszünk.

9 óra 41 perc, natali idő szerint. A felhők mintha változnának lassan. Ritkulnak, szakadoznak. Helyenkinl mintha világosodnának is. Alig tudom elhinni, hogy a nap északra van tőlünk, de mégis így áll a dolog

147 m. p. h. az egész távolság . 1900

8 óra eltelt eddig megtettünk . 1176

1176 Egyenleg ... 724 mérföld.

Tehát még hétszázegynéhány mérföldet kell megtennünk ... ez körülbelül annyi, mint Burbanktól Albuquerqueig. Kicsit hosszú útnak látszik... messze vagyunk ... a célunktól is, a rádiósugaraktól és járt légiutaktól is... A mi otthoni repülőink nem tudják, mennyire el vanruik kényeztetve ... különösen akik a rendszeres légijáratokon utazgatnak.

Most magasan járnak a fellegek. Néha már egészen jól látni, csak itt-ott jön egy zápor. Fred körülnéz, számítgat. Azt mondja, kicsit északra tértünk el az iránytól,

A propeller olaja és az ablakon lefolyó víz össze-

keveredett. Zsíros lé folyik az üvegen. Alig tudok keresztüllátni rajta. Igaz, hogy úgysem igen lenne mit látnom. Fred visszamászik a fülkéjébe. Poloskát akar fogni.

Ezzel végződik a levegőben írt jegyzeteknek aznapi része. Magyarázat nélkül, azt hiszem, meglehetősen különös és zavaró hatása lehet az utolsó megjegyzésnek. Holott szigorúan komoly és tudományos dologra vonatkozik.

Az az élőlény, melynek fogásáról szó van, a felső légrétegek egy mikroorganizmusa. Fred C. Meier, az Agriculture Department tagja, kért meg, vigyek magammal egy olyan „légifogót”, amilyen Lindbergh ezredes gép-jén is volt, amikor 1933-ban Grönlandba repült. Ez olyan szerszám, ami elfogja a légben szállongó apró kis rovarokat s ezek aztán lepecsételt alumíniumcsövekben várnak, míg később laboratóriumi vizsgálatra kerülhet a sor. A légifogó nem egyéb, mint egy fémrúd, körülbelül seprőnyél nagyságban s végéhez oda van illesztve az alumíniumcső.

Ezt a műszert az ember kinyújtja a gépből repülés közben úgy, hogy az alumíniumcső nyílása szembefordul a menetiránnyal, tehát ki van téve a mozgó levegőnek, így aztán, ami apró organizmusa van annak a levegőrétegnek, amelyben járunk, okvetlenül belekerül belőle.

Mi még tökéletesítettük is a légifogónkat. Noonannak sok volt a dolga, nem üldögélhetett az ablakoknál, vagy a tüzelőrakodó nyílásánál. Így aztán Miamiban tartókat szereltettünk fel a tüzelőtárolónyílás mögé, a gép oldalára. Ha az ajtót csak egy csöppet kinyitottuk, ami nem

volt nagy munka, a fémrudat kithettük ezekbe a tartókba és az alumíniumcsövecske kinyílt. Körülbelül harminc perc múlva biztosra vehettük, hogy van már valami a csövecskében. Bevettük, lepecsételtük és ráírtuk, mikor, milyen időben volt kint a levegőn.

Mire Afrikába értünk, már volt vagy egy tucat lepecsételt alumíniumcsövecskénk. Mr. Meier a következőket írta nekem utasításaiban:

„— *A kutatásnak ezt az eszközét eredetileg Louis Pasteur alkalmazta, 1860-ban ismertetett nagyszerű kísérletei folyamán. Ezt azóta sok országban utánozták mind az orvosok, mind a botanikusok, újabb magaslévköri kutatásaink érdekes fényt vetnek az apró organizmusoknak a szél által való terjedésére. Sok gyakorlati alkalmazásra vezethetnek ezek az eredmények, melyek közül talán a legfontosabb lesz a betegségek ellenőrzése ilyen úton is, mind az állatfajok, mind a növények esetében.*”

Hogy begyakoroljuk a dolgot, kitettünk a levegőbe néhány alumíniumcsövecskét még elindulás előtt. Megtörtént, hogy Fred véletlenül beleköhögött az egyikbe.

— Ennek vége — mondta és már el akarta dobni. — Mikroszkópon keresztül egész állatsereglet lesz benne a sok bacillus.

De én könyörögtem, hogy tegyük a gyűjteményünkhöz ezt a csövecskét is. Úgy gondoltam, egy kis érdekes tanulmány lesz majd a tudósok számára, ha azon törik a fejüket, hogyan kerültek ezek a bacillusok a magas levegőrétegek ártatlan élőlényei közé? Ki tudja, micsoda

kozmosz vonatkozású levezetések születnek majd Fred közhögéséből ... Az ilyen képtelen tréfákkal mulat a pilóta néha csendes magányában. Talán szabad neki . .

St. Louisban van az Air France transatlantic-szolgálatának központi hivatala. Nagyon hálás voltam, hogy rendelkezésemre bocsátották a személyzetet és a kitűnő repülőteret, de becsületesen meg kell mondanom, hogy eredetileg Dakarban akartam leszállni, ami 163 mérföldnyire van St. Louistól délre. Én voltam a hibás.

Mikor megpillantottuk az afrikai partot, sűrű ködpára takarta el a tiszta kilátást. Jó ideig nem volt lehetséges meghatározni, hol vagyunk tulajdonképpen. A kormányosom azt javasolta, hogy forduljunk délnek. Ha így tettünk volna, félóra múlva Dakarba érünk. De én úgy éreztem, hogy balra kell mennünk és ötven mérföldnyi repülés után, állandóan a part mentén, St. Louisban, Senegalban találtuk magunkat.

Mikor már odaértünk a repülőtérről fölé, okosabb volt szépen leszállni, mint visszafordulni az idegen földön, hátunk mögött a tropikus vidéken olyan hirtelenül beálló éjszakával.

Az Óceán átrepülése egyébként 13 óra és 12 percig tartott.

Afrikának szaga van. Ugyanaz a szag érzik DakARBAN, mint St. Louisban. Nekem úgy tűnt, hogy az emberekből árad ez a jellegzetes szag, — mint ahogyan a dél-amerikai városokban a gyümölcs, hal, friss hús, gyorsan burjánzó növények adják a levegő szagát.

(Véletlenül nagyon is jó az orrom és a szaglásom rendkívül érzékeny. Gyakran olyan tisztán vissza tudok emlékezni például különböző virágok, helyek, sőt emberek szagára, mint a színekre és arcokra. Repülés közben ez a tulajdonság néha nagyon hasznos és kellemes, máskor azonban nem. Például: az ember azonnal észreveszi, ha égni kezd a gumi, vagy túlforró az olaj és elejét veszi a nagyobb bajnak. Azután nagyon jól esik, hogy szinte kortyolhatja a virágoskertek, vagy narancsültetvények illatát, ami gyakran meglepő magasságokban is érzik és ráismer a jellegzetes szagokra, amikből a mélyen lenn fekvő talajra következtethet, — csak Newark körül a füves ingoványokat említem, vagy a csikágói vágóhidakat.)

Hogy az embernek friss benyomásai legyenek va-

lami képről, a legjobb egyenesen belerepülni a közepébe. Például a nyugati egekből egyszerre Afrika partvidékére ereszkedik. Így aztán nincs ideje előkészülni, megszokni a környezetet, földrajzi és egyéb értelemben egyaránt, mint ahogyan feltétlenül megtörténik, ha például lassú gőzösön utazik az ember, több megállással. Közben lassan fokonként megtelik benyomásokkal, az átmenet olyan elmosódott, hogy szinte észrevehetetlen. Megérkezünk és nem látunk semmi újat. Repülőgépen utazva a hatás friss, váratlan, rögtönös. Ilyen a modern légiutazás. Múlt héten otthon voltunk ... tegnap Dél-Amerikában ... ma Afrikában.

A kaleidoszkópszerűen változó sok új benyomás között, a jellegzetes szagtól eltekintve, az emberek színváltozatai hatottak különösen reám. Micsoda kavarodása a fényesfekete, ébenszín, barátságos és jóakarató népeknek. Ruhájuk vidáman ütött el a közömbös, színtelen háttértől: a talaj barna, a domhátak koparak, a növényzet száraz, agyonpörkölt, az épületek szürkék.

Útinaplómban a következő megjegyzést találtam — akkor írtam, amikor átugrottunk St. Louisból Dakarba:

— Itt az emberek lába a legérdekesebb látnivaló.

Talán, nem mondom, túloztam kissé, de bizonyos, hogy a bennszülöttek lába nagyon lekötötte a figyelmemet. Többnyire csak a hüvelykujjukat fedi valami, vagy egyáltalán nem hordanak semmit a lábukon. Megborzongva gondoltam reá, mi lenne, ha ezeket a természet jóvoltából ugyancsak nem fősvény méretre szabott fekete lábakat, melyeket a nehéz teher cipelése még jobban szétterpesztett, európai cipőbe kellene szorítani.

St. Louisban a repülőtér körül primitív kunyhók állnak. Hatalmas fekete emberek járnak körülöttük a maguk dolga után, valami velük született hallgatag méltósággal és nem sokat törődnek a szomszédságukban le- és felszálló gépekkel. Mikor ezeknek a bennszülötteknek szép egyenes tartását, hallgatag méltóságát láttam, azt kérdeztem magamtól, amin bizonyosan már sokan eltöpregték: Mit tettünk mi az Egyesült Államokban ezzel a jobb sorsra érdemes büszke néppel, amely olyan szép és intelligens a saját hazája földjén?

Az utcák: tropikus díszletű vígopera-jelenetek. Divatos ruhák gallérja fekete nyakon. Asszonyok cipelik a kicsinyeiket, vagy a hátukon lógatják, vagy elől. Mindenféle alakú, nagyságú, lényegű csodálatos haj díszet viselnek, aminek tetején nagy kosarakat tudnak egyensúlyozni, gyümölcssel, miegyébbel tele. Itt-ott néhány arc jellegzetes törzsi jelekkel, bevágásokkal. Az ékszerek javarészt, sajnos, valószínűleg közeli összeköttetésbe lehetne hozni az amerikai részfeldolgozó vállalattal. A hölgyek mind nagyon szeretik a karperecet és széles nyakéket. Nem láttam eltorzító díszet, mint például a paramariboi asszonyok orrkarikáját, ami — így mondták nekem — arra jó, hogy senki meg ne csókolhassa az asszonyt, ha a férje nincs odahaza.

A városokban nem hallottam eredeti afrikai zenét. Lehet, hogy csak a falukban szokás muzsikálni. Isten minden gyermeke között, akiknek jó füle van, azt hiszem, egyik sincs megáldva olyan ritmusérzéssel, mint az igazi afrikai.

A piactereken nagy hegyekben mogyoró, hogy szét

ne guruljon, teli zsákokkal rakják körül. Igaz, egy zacskó frissen pörkölt afrikai mogyoró volt az egyedüli exportcikk, amit elszállítottunk. (Ezt nevezik Európában amerikai mogyorónak. Ford.) Mialatt Fred meg én szép lassan elrágcsáltuk a gépben, azt gondoltuk közben, hogy otthon vagyunk és valami baseball-meccset nézünk, nem pedig egy repülőgép pilótafülkéjéből figyeljük a véghe-tétlenségbe nyúló sivatagot.

Dakar ott fészkel messze kint a Cape Verde-félszigeten, ami legnyugatibb pontja a földrésznek. Francia Nyugat-Afrika fővárosa különben, innen indul ki az Atlanti-Óceán déli része felé a forgalom és a Brazília—Nyugat-Európa közötti kereskedelem lebonyolításában is fontos szerepet játszik. Népeisége, úgy gondolom, 40.000 fő körül járhat.

Június 8-án reggel repültük át idáig a 163 mérföld távolságot St. Louisból. Az elhatározásnak, hogy egy napot Dakarban pihenünk, ahelyett, hogy azonnal tovább indultunk volna kelet felé, az volt a főoka, hogy a tüzelő-mérőm két órával azután, hogy Natalt elhagytuk, felmondta a szolgálatot. Dakarban az igazán ügyes főmechanikus felfedezte, hogy egy darabka cső el van benne törve. Míg ezen dolgozott, — ami ugyancsak nehéz munka lehetett egy sematikus rajz meg angol magyarázat alapján, amit nem értett, olyan repülőgépben, amit még sohasem látott, — negyven órán keresztül pihentettem a motoraimat, ami, úgy gondoltam, talán elég is lesz a számukra, míg Karachiba érkezünk.

Dakarban újra úgy éreztem, hogy nem elég a szókincsem hozzá, megköszönni és hálámat, lelkesedésemet

tolmácsolni azért a sok szívességért és készséges szolgálatért, amiben részünk volt. Írtam a férjemnek és megkértem, mondja meg Jaques de Siburnak, milyen kitüntetően kedves és szíves volt hozzánk mindenki és milyen nagyszerű munkát végzett a Standard Oil-vállalat személyzete mindenfelé.

Itt egyébként M. Marcel de Coppet kormányzóelnök vendégei voltunk. Hatalmas, szép háza van. Csöndes ebédünk volt, de utána részt kellett vennünk a fogadáson az Aero-Clubban, ami mostanáig az út egyetlen társasági ténykedése volt számunkra. Egész sor katonai pilótával találkoztam ezen a délután, akiknek külön el kellett magyaráznom, hogy nincs más ruhám, csak a nadrág meg ingblúz, ami rajtam van és így csak ebben beszélhetek generálisokkal, pilótákkal, királyokkal, koldusokkal, mindenkivel, akivel találkozom.

A kormányzó elragadóan kultúrált ember, akinek kedves vendégszeretetét őszintén élveztük. Különösen vele szemben bántott nagyon, hogy nem tudtam méltóképpen megjelenni a társaságban. Hozzá még ugyancsak hézagos a francia tudományom, különösen az aviatika szókincse körül, amit nem tanultam az iskolában. Emlékeztem valami párbeszédre a nagybátyám egészségéről meg a nagynéném esernyőjéről, valamint, hogy sétáltam a jardinban és becsuktam a fenétre-t, mindennek azonban nem vehettem most hasznát. Így hát jelbeszéddel pótoltam, amit nem magyarázhattam meg sem angolul, sem franciául. Minden komolyabb baj nélkül ment a dolog. Hamarosan rájöttem, hogy az aviatika szókincsének alapja tulajdonképpen nemzetközi, — meggyőződésem, hogy a

világ nemzetei között való megértés szimbólumául legjobb lenne egy szélmutatót, vagy repülőtéri irány jelzőt választani.

A franciáknak, mindig úgy hallottam, különös tehetségük van a gyarmatosításhoz. Bizonyos, hogy csodálatosan otthon érezték magukat a világnak ebben a távoli szögletében is. Azt gyanítom, hogy akárhol élnek is, mindenütt jókedvűek. Ahol egy francia felbukkan, ott bizonyosan jó enivaló is akad. Natalban is, természetesen, kitűnő volt az étkezés, de különösen csábító tál volt az, amiben valami kis vöröses halat kínáltak körül, rouget a neve.

Tavera ezredes, repülőtszót, szíves jóakarattal adott meg minden szükséges felvilágosítást és térképekkel is ellátott a keleti útszakaszra. A polgári repülők is rendkívül szívesek és készségesek voltak St. Louisban, Dakarban, Natalban egyaránt. A mellett megjegyezhetem, hogy mint utólag kiderült, hiábavaló volt a sok futkosás, kilincselés, utánjárás a különféle vízumok meg egyéb papírok miatt. Egészen Dakarig a kutya sem kért útlevelet tőlünk. Nem zaklattak sehol vámvizsgálattal, semmiféle ellenőrzéssel. Az egyedüli formáság, amit megkívántak, az volt, hogy jelentkezzünk St. Louisban a rendőrségi nyilvántartónál. Mindenütt előre tudták már, hogy jövünk, bizalommal vártak, feltették, hogy rendben vannak a papírjaink. Akkor hát minék is zaklattak volna. Mindenesetre nagy megértésre vallott ez a magatartásuk.

A dakari repülőter kitűnő. Festői helyen fekszik a környék egy kimagasló helyén, a rózsaszínű város közelében. Útunkról való beszámolómat itt fejezem be, a

hangárban. írok, mialatt az Air France derék mechanikusai dolgoznak. A repülőgép minden talpalatnyi helyét alaposan lesúrolták szappanos vízzel. Az Elektra külső mosdatását főleg bennszülöttek végzik. Mondhatom, az afrikai mechanikusok éppen olyan feketék, mint az otthoniak, ilyen munka után. Mikor megérkeztünk, nemcsak hogy olajos volt a gép, de egész minta volt rajta, amit a por, meg eső formált repülés közben a testén, meg szárnyain.

Holnap, ha semmi közbe nem jön, elindulunk a hosszú légiútra: Afrikán keresztül. Hogy pontosan milyen utat követünk, az csak útközben fog véglegesen eldőlni. A különlegesen forró időjárás kedvezőtlen légügyi viszonyokat teremthet a földrész belső részein. Figyelmeztettek, hogy délen tornádót, északon homokviharokat találhatok. Így hát meg kell próbálnom, hogy a kettő között csúszsak át valahogyan a középben.

Mostanáig rendszeresített repülőgépjáratok között utaztunk. Miamitól Natalig a Pan-America vállalat gépeinek útját követtem. Nataltól Dakarig is közelében jártunk a transz-óceáni posta járatnak.

Most olyan régiók felé fordítjuk az Elektra orrát, ahol járnak ugyan repülőgépek, azonban rendszeres repülőútról szó sincs.

Közép-Afrika

Mikor még kisleány voltam, otthon, Kansasban, már akkor is elbűvölt a kalandos utazások vágya. Egyelőre olyan módon próbáltam enyhíteni sóvárgásomat, hogy a húgommal és unokatestvéreimmel mindig utazást játszottunk. Nagy, rozoga fészker volt a házunk mögött Atchisonban. Ott, egy ócska szekérben fantasztikus utazásokat tettünk, lélekzetfojtó veszedelmek közepette.

Nagyon korán rájöttünk a földrajztudomány örömeire. Ha valami távoli vidéket ábrázoló térképet kaphattunk a kezünkbe, az az ócska szekérré került és ég felé állt a hajunk, míg a különböző helyeken átélt kalandokat elképzeltük. A térképutazás volt, a kirakatvásárlás mellett, egyik legkedvesebb foglalkozásunk.

Talán legkedvesebb térképünk Afrika volt. Maga a szó bűvös titokzatosságot jelentett a számunkra. Sokszor emlegettük, élvezettel mondtuk ki az olyan neveket, mint Senegal, Khartum, Timbuktu, Ngami, El Fasher. Mérlegeltük a hajózás előnyeit a Nigeren és a Níluson, gondolkoztunk, nem lesz-e túlságosan vad a tauregek vagy

swahilik törzse, ha találkozunk velük. Livingstone. Stanley, Rhodes nem járhatták expedíciós útjukat nagyobb lelkesedéssel, mint amivel mi álmodoztunk az ócska szekérben.

A kislány lassan megnőtt, de sóvárgása nem csillapult. Sőt, amint repülni kezdett és a látóhatárhoz közelebb jöttek a távoli vidékek, még csábítóbbnak tűnt a táj, ami elsuhant a gépje alatt.

Az Elektra későbbi pilótája, — aki valaha az a kislány volt — nagyon sokszor visszagondolt azokra az álombeli repülőutakra ott az ócska szekérben, különösen most, mikor valóban beteljesült egyik legrégebbi útterve és ott repült Közép-Afrika felett az Atlanti-óceántól a Vörös-tengerig. Csak az volt a különbség, hogy a szekérben mindig úgy terveztük, hogy elefánton, vagy teveháton lovagolunk végig Afrikán. Repülőgépről akkor még nem is álmodott senki.

Az időjelentések, melyeket a dakari repülőtéren kaptunk, nem voltak éppen bátorítóak. A barométer süllyedt, tornádó fenyegetett, vagy, a szudáni régiókban, homokvihar, így aztán, a helyett, hogy Niameybe indultunk volna, mint ahogyan eredetileg terveztük, Tabera ezredes tanácsára észak felé toltuk el az egész útvonalat és Gaot tettük utunk céljává, ami a Niger folyó felső szakaszánál van.

Hat óra előtt néhány perccel már a levegőben voltunk és hét óra ötven perccel utóbb leszálltunk Gaoban, Francia-Szudánban.

Útvonalunk a parttól a szenegáli és folyómenti ke-
rületeken át majdnem pontosan keletnek mutatott. Szép

kényelmesen szállodgálva valamivel 150 mérföld alatt óránként, nagyon szépen befejeztük kora délutánra az 1140 mérföldes utat. Az út harmadrésznél átrepültük a Szenegál folyót és 400 mérfölddel tovább a szétszórt tavakat s a Niger felsővidékét, míg jobboldalt lankás, dombos vidék terült el. Északon, — talán láttuk volna, ha tudjuk, mikor és merre keressük, — volt valahol a mesebeli Timbuktu, 400 mérföldnyire Gaotól, felfelé a folyó mentén.

Gao a Szahara-sivatag szélén van és körülbelül 5000 ember lakja. Valaha nagyon fontos város volt, Nyugat-Szudán politikai központja, amit 1900 óta taitottak a franciák megszállva. Néhány rom őrzi az ókori Gao emlékét, közöttük egy csonkított piramis, valamint ami Mohammed Askia sírjából megmaradt és egy nagy mecset, a hetedik vagy nyolcadik századból.

Gao az utolsó vasúti állomás a transz-szaharai motorvonat útján észak felé. Egyre növekvő forgalma van. Délnek a várostól a Niger körülbelül ezer mérföldnyi szakaszán hajózható, míg sok ágra szakadva bele nem ömlik a Guineai öbölbe, melynek neve: Rabszolgapart, emlékeztetője a nem is olyan rég itt lefolyt eseményeknek.

Sietős volt a látogatásunk: Gaoból jóformán nem is láttunk mást, mint a repülőteret. Addig nem is kívánjuk sehol a város kulcsait, míg a hangár ajtaja nyitva áll és a személyzet szolgálatkész. Igaz, hogy mindig és mindenütt így volt. És mindig ott várt a szokásos látvány: sorbaállított ötvengallonos benzintartályok, mindeniken nagy fehér vagy vörös betűkkel a nevem. A hónapokkal ezelőtt megállapított tüzelőmennyiség pontosan ott volt

minden állomáson. Az első, amit meglátogattunk, amint begurultunk valamelyik hangárba Caripitótól Port Darwinig, ez a szépen sorbaállított Amelia-Earhart-benzintartály-hadsereg volt, hogy tartalmuk felüdítse a szomjas Elektrát. Az üres tartályokat aztán emlékül mindig ott hagytuk.

Szokásunk szerint Gaoból is korán reggel indultunk, még napkelte előtt. Emlékezetessé tette felszállásunkat a kitűnő reggeli, melynek legfőbb csemegéje gomba-omlett volt, utána néhány csésze finom francia csokoládé. Innen Fort Lamy felé vitt először az út, ami vagy ezer mérföldre van innen. Közép-Afrikában nem számolnak holmi apró távolsággal. Ezer mérföldes ugrás ott úgyszólván semmi. Az ember gyorsan hozzászokik az érzéshez, hogy ha az egyes helyek potom ötszáz mérföldre vannak egymástól, az úgyszólván szomszédságot jelent, persze pilóta-szemmértékkel számítva.

Ezen az útszakaszon nem tettünk éppen túlnagy ugrásokat, de azért a négy felszállással mégis 4350 mérföld maradt mögöttünk. Ez körülbelül annyit jelent, mintha valaki mindennap elrepülne New Yorkból St. Louisba. ami azért mindenesetre elég fárasztó, különösen ha csak egy része az útiprogramnak s előtte is, utána is van még valami.

Ezen a napon, Lamyba vezető utunkon és másnap is kifejezhetetlen puszta vidékek fölött repültünk át helyenként. A Senki Országá volt ez, az örök szomjúság házája, ahol a bennszülöttek makacsul ragaszkodnak nyomorúságos életükhöz, mely a nyugati ember számára teljességgel elképzelhetetlen. Először a Niger folyását kö-

vettük lefelé 170 mérföldnyire, átrepültünk a katonai erődítmény: Niamey fölött is. Később megtudtam, hogy a francia hatóságok ott voltak a repülőtelepen, hogy fogadjanak bennünket. Utólag nagyon sajnáltam, hogy nem szálltunk le egy pillanatnyi látogatásra. De akkor, tekintve, hogy az időjárás egészen jó volt, bölcsebbnek látszott folytatni az utat minden késedelem nélkül.

Közép-Afrika tájainak legnagyobb része, amelyet láttunk, nagyon hasonlított az Egyesült Államok délnyugati vidékeihez. Annyira, hogy néha szinte meg kellett csípnem magam: nem álmodom, hanem nagyon is megszire járok Arizonától és Új-Mexikótól. Ez is, persze, forró vidék, helyenként széles sivatagsávokkal, közben sziklás, hegyes tájakkal. Az egész: gyönyörű. A levegőből nézve minden része szép a földnek, egyre változó, egyre másszínű, másvilágítású, hol árnyékos, hol napos foltjaival. Csak az nem látja, aki mindenáron vak akar lenni.

A különbség Afrikának most látott része és az amerikai pusztaságok között főleg abban van, hogy mit változtattak rajta az emberek. Ezen a vad vidéken majdnem teljesen hiányoznak a kiépített utak. Láttunk utakat persze, de azok csak görbén vándorló, ősidők óta taposott ösvények, amelyek szeszélyesen kanyarognak ide-oda. Meg azután, természetesen, nyoma sincs holmi menedékháznak, repülőternek, meg ilyesminek, amivel az amerikai nyugatot civilizált földdé tették. Beszélni sem lehet persze az olyan luxusról, mint villanyvezeték, rádió és a többi. Egyébként azonban gyakran rajtaptam magam, hogy a térképen ilyen neveket keresek, mint: Albu-

querque. meg Yuma, a helyett, hogy El Birnit, meg Abu Zabbad-ot olvasnám.

A pilóta szempontjából, jó időben, az Afrikán keresztül vezető út nem is nehéz. Mert a főképpen sík területen nagyon könnyű megtalálni az olyan helyeket, ahol le lehet szállni szükség esetén. Kitűnő természetes légi-kikötők vannak és megbízható személyzet is akad, sőt elsőrendű időjelentéseket és jóslásokat is kaptunk. Nemcsak katonai repülőszolgálat van állandóan, — a franciák és angolok nagyon kiépítették a repülőszolgálatot Észak-Afrikán keresztül, — de utas- és postaszolgálat is jelentős ennek a vidéknek. Dakartól Khartumig állandó járat közlekedik, mely itt találkozik a Cape Town—Kairó közötti járattal.

Mindennek ellenére azonban be kell vallani, hogy a legtöbb térkép ugyancsak nem kielégítő. Igaz, hogy a középső sivatagi rész nehéz terep, évekig tartó munkát jelentene, hogy pontosan letérképezzék. A lehető legjobb térképeket szerezték meg számunkra, e mellett jegyzetekkel is ellátták minden állomásra vonatkozóan, az ottani pilóták felvilágosításai alapján. De még így sem volt könnyű eligazodni, ha a térképek alapján kellett tájékozódunk.

Szárazföld felett rendes körülmények között kész adatok alapján szokás repülni, ami úgy értendő, hogy a térképen követjük a vonalat, amelyben segítségünkre van a gép alatt látható táj sokféle kiemelkedő és jellemző pontja. Idegen földön azonban mindenestre biztató és megnyugtató, ha mérnöki számítások alapján is meghatározzuk néha, hol vagyunk. Fred Noonan kijelentette ne-

kem, hogy Afrika fölött bajosabb az embernek megtalálni az útját, mint az óceánon.

Az aviatika óriási jelentőségű ezeknek a távoleső te-lepeknek életében. Néhány évvel ezelőtt még hetekbe, sőt hónapokba telt, míg egyikből a másikba eljuthatott va-laki, vagy elérte a vonatot, ami aztán már a civilizáció közelségét jelentette. Az utazás többnyire teveháton tör-tént. Most néhány napi repüléssel szinte minden távol-eső pontját elérhetjük a földnek.

(Fred Noonan egyébként haza is megírta, hogy mér-nöki szempontból a sivatag fölött nehezebb feladat a re-pülés, mint az óceánon. Massawában kelt ez a levél. „Azért volt így, mert a terepről készült térképek rend-kívül pontatlanok, ennélfogva gyakran rossz eredményre vezettek. Helyenként egyáltalán nem lehetett az adatokra támaszkodni. Hozzájárul még, hogy ritka a szembetűnő, jellegzetesebb pont s ezek is távol vannak egymástól, a sivatag egyik része pontosan olyan mint a másik, akár két borsószem egy hüvelyben. De azért szerencsénk volt s mindig elértünk oda, ahová akartunk. Nem hiszem, hogy az egész távolságon többet tértünk volna le az út-vonalról, mint egy félórát, bár voltak idők, mikor egy fillérbe sem mertem volna fogadni, hogy csakugyan ott vagyunk, ahol gondoltam”. Az elutazás előtt körülbelül egy hónappal házasodott meg Fred Noonan, Mary Beatrice Martinellit vette el, Oaklandban. Hozzá írta elég gyakran idézett leveleit és küldte az üzeneteket. — G. P. P.)

Az aviatikával való közelebbi megismerkedés lelke-sedést nevelt a repülőgéppel foglalkozó személyzetben.

De a bennszülöttek szemében, ha nem is látni megvetést, de csodálkozásnak sincs nyoma, ha repülőgépet látnak. Valaha félelemmel vegyes tiszteletet keltett bennük az emberkésztette madár megjelenése. Ma nagyjából olyan közömbösen veszik, mint akár a tevét, vagy a traktort. Otthon, a dolgozószobámban, lóg egy jellemző kép. A technikai ismeretekben bővelkedő afrikai bennszülött hidegvérűen pillant lándzsájával meg pajzsával kezében a feje fölött repülő gépmadárra s mondja: — Hm, új Lockheed-típus.

Zindertől fogva lefelé vezetett légi utunk iránya abba a széles völgybe, melyben a Yobe folyó kanyarog, a Chad-tó legnagyobb nyugati lefolyása. Hosszú elágazások, öblöcskék tűntek el mögöttünk, amint elvonult a táj. Később megtudtam, hogy valaha ez a rész is a tóhoz tartozott, amelynek kiterjedése a lapos területen meglepően változó. Ha szokatlanul sok eső esik, szinte hihetetlenül megnő egyszerre a vize.

A Chad-tó majdnem pontosan a földrész legközepén fekszik, óriási, sekély vízfelület, ami sokezer négyzetmérföldre nyújtózik el. Amint a levegőből láttuk, nincs is pontosan kivehető partja. A szabad víztől mérföldnyire és mérföldnyire iszapos pusztaság, tócsák terjengenek, ami éppen annyira nem szárazföld, mint amennyire nem tó. Mindenféle nagyságú és alakú sziget tarkítja a vidéket fantasztikus szétszórtságban. Némelyiken fű nőtt. Ezek sötéten váltak ki a halaványabb víz színén.

Amint lenéztem ezekre a különös alakú szigetekre, különös, lázas képzeletalkotta szörnyeket láttam bennük, lomha, kinyújtott manccsal, lapos fejfel, ijesztő púppal.

Átcikázott agyamon az emlékezés, hogy amikor, kilenc évvel ezelőtt, Új-Fundlandból indultam el, a különös alakú ottani tavak óriási lábnyomokat ábrázoltak. Történelemelőtti vadbölény lábnyomait, olyan tisztán, hogy némelyiket le is vázoltam a jegyzeteim között. Ezeket a képeket víz alkotta a szárazon. Viszont ezeket szárazföld a vizén.

Ákármiilyen elsuhanó benyomások voltak is ezek (a pilótának kevés ideje van a kilátásban gyönyörködni, akármiilyen szép is), egy ilyen szörnyetegre tisztán emlékszem. Amerikai mesekönyvekben láttam ilyenféle alakot, még vers is volt alatta. A mesebeli manó hasonlított hozzá, aki

— Mindig csámcsog, mindig szuszog,
 Kiönti a jó levest
 A tiszta abroszra, bezzeg!
 Rosszra fürge, jóra rest...

... Különös emlék, mikor az ember Afrika fölött repül.

Ezen a vizes, mocsaras vidéken boldogan él a gém, a marabu meg egyéb hasonló állat, melynek az a dolga, hogy halat fogjon magának a csőrével. Sok a kék kócsag is. Nagyon sok madarat láttunk, de ritkán kerültünk olyan közel, hogy megláthattuk volna, melyik milyen fajta.

Azt mondták, hogy nagyon sok erre a nagy vad is. De akármennyire ígérték, hogy látunk majd elefántot, egy sem került elénk. Még krokodil sem. Igaz, hogy a pilótának a fülkében levő kilencvenkilenc fogantyúval meg szeleppel kell bajlódnia és nem nagyon keresgélheti

a vadat odalenn. Mondhatom, hogy ha az ember soká keresi a leszállóhelyet és végre meglátja, az van olyan izgató és érdekes, mintha egy csorda óriási agyarral díszelgő elefántot pillantott volna meg. Vizilovat azonban annál többet figyeltünk meg. Szelíd méltatlankodással vették tudomásul a motorberregést.

Többnyire azonban magasan repültünk, sokszor pedig nagyon elfátyolozta a kilátást a pára, ami szinte gőzfelhőszerűen áradt állandóan a meleg, nyirkos földből. Így aztán nehéz volt tisztán látni.

A falvak mind különböztek egymástól. Különös, szabálytalan alakúak. Sehol nem láttunk egyetlen négyszegletes telepet. És a legtöbb szintelen volt.

A repülőterek közelében volt alkalmam látni néhány ilyen falut. A bennszülöttek kunyhója többnyire méhkas-hoz hasonlít, szárított kölesszárakból van. Ez egyébként fordított világ itt. Jobbról balra írnak, ha pedig belépnek a házba, a cipőjüket veszik le és kalapjukat a fejükön hagyják. Ha szárazföldön utaznak, éjjel haladnak és a nappal átalusszák. És ha kunyhót építenek, először a tető készül el, aztán építik meg lefelé haladva az alját is.

A falvakban az asszonyok dolgoznak. Lebzselni, úgylátszik, a férfiak kiváltsága és legfőbb időtöltése. Mondták nekem, hogy a többnejűség divat, ha a férj gazdag, néha sok felesége van.

A gyermekek örökösen az anyjuk hátán vannak. Az anya megfogja a csöppség karját és egyetlen gyakorlott mozdulattal már fel is lódítja a vállára, egyik lába jobbról lóg, a másik balról a derekánál. Most jó erősen odakötik valami vászondarabbal, a karját bennhagyják s csak

a feje áll ki. Miután szegénykének tehetetlen a karja, nincs módjában, hogy védekezzen a legyek ellen, melyek sűrű rajokban telepednek az arcára, különösen a szeme körül. Ezeknek a csöppségeknek bölcs béketűrése igazán csodálatraméltó, csak akkor kezdenek sírni, ha a legyek már félig megették őket. Ha aztán nyafogni kezd, anyja átdobja a ruha végét a vállán, letakarja vele a gyermek fejét és álomba ringatja.

Sok fiút és leányt láttam vágásokkal az arcán. Az egyes törzsek jelei ezek. Mondják, sóval szokás bedörzsölni a friss sebet, hogy össze ne forrjon. A kislányok rövid szoknyafélét hordanak, bőrcsíkok lógnak az övük-ről, ez az egész. Ha akad elég szövetféle, a fiúkat is feldíszítik ruhaneművel, jókora zsákszerű inget kapnak, amin két lyuk van, hogy a karjaikat kidughassák. Egyéb-ként elegendő a születésnap i öltözetük.

Természetes, hogy a sivatagi falvak legfontosabb helye a kút. Ahol víz van, ott élet is van. Település. Ha a kút kiszárad, a falu tovább hurcolkodik. Ha már vízről beszélünk: a Chad-tó keleti részén különös dolgot láttam. Ezen a környéken a tebeli-fa vízgyűjtőül szolgál. A bennszülöttek kivájják a törzs belsejét, ami lehetséges a nélkül, hogy a fa elpusztulna. Egy-egy ilyen víztartálynak 500—1000 gallon az úrtartalma. A vizet csapon engedik ki, amit egyre lejjebb ütnek be a fába, a szerint, amint a vízállomány egyre kevesebb s aztán bőrvedrekben hordják szét. Ilyen körülmények között persze a fürdés nagyon hátul áll a fontos szükségletek sorában.

A Vörös-tengerig

Rendszerint hajnalhasadtával indultunk útnak, mert sokkal okosabb volt úgy rendezni, hogy lehetőleg már délre bejárjuk az aznapra kiszabott útrészt. Általában a déli órák után volt a hőség a legnagyobb s az elől jobb volt elbújni nekünk is, de a motoroknak is. Nem mintha akár én, akár Fred sokat sopánkodtunk volna, ha a pilótafülkében vagy benn a fűtőtartályoknál szinte fel-forrt a levegő. (A gép külső része gyakran olyan forró volt, hogy nem lehetett hozzányúlni, belsejében pedig olyan magasra szökött a hőség, hogy a magunk megnyugtatóására kerültük a mérést.) Hanem a túlságos meleg károsan befolyásolja a repülést. A meleg levegő ritkább, nincs emelőereje. Az Egyenlítő körüli tájakon, ahol a Nap visszaverődik a forró homokról, érdekes megfigyelni, milyen hirtelen a gépek leszállása és mennyivel gyorsabbnak kell lennie a kezdősebességnek, mint egyébként, hogy egyáltalán felszállhasson. A mellett pedig a forró napok után gyakran vannak zavarok a levegőben.

A Lamy-erődben mégis, minden tervünk ellenére,

délutáni félegyig késlekedtünk. A leszállószerkezet egyik lökhárítójának gumija valamiképpen kilyukadt. Egészen kis lyuk volt, de mégis jött belőle a levegő. Hogy megjavítás után újra teleszivattyúzzák, ugyancsak próbára tette az egész személyzetet. El tudok képzelni kellemesebb mulatságot is, mint kéziszivattyúval dolgozni, mikor a hőmérő jóval felül áll a 100 fokon (Fahrenheit).

Éppen mert későn indultunk, elhatároztuk, hogy aznap El Fasherben fogunk leszállni, Szudánban, ami angol-egyiptomi terület. A széllel szövetkezve az utazást kialakultuk hát valamivel több, mint három órára. Mint ahogyan vártuk is, tekintettel a nagy hőségre, ugyancsak sokat estünk és bukdácsoltunk, mialatt alattunk elhagytott, vigasztalanul sivár pusztaság terült el.

Részletesen megmagyaráztak előre mindent s így csak azt figyeltem, mikor látom meg a nyolc láb magas túskesövényt, ami a repülőteret körülfogja El Fasherben. Ennek célja nem annyira az, hogy benntartsa a repülőgépeket, hanem hogy kirekessze az egyéb állatokat. A repülőter egyébként gyönyörű természetes leszállóhely volt, igaz, hogy kevés kényelemmel és felszereléssel, itt találkoztunk a kormányzóval és Mrs. P. Inglesonnal, aki bennünket házába vitt pihenni. Valaha egy szultán palotája volt. Az én szobám mellett a hárem nyílt valaha a régi időkben.

Itt újra megkaptam a jóleső, megértő kedvességet, amivel a hivatalnokok fogadtak a világ minden részében. Az afrikai átkelést nagyon sötét színben festették le előttünk. Volt elég baljóslatú figyelmeztetésben részünk. De amint földet értünk, minden formaságot elfelejtettek. Csak azon

igyekezett mindenki, hogy a fáradt pilótának kedvesebbé, könnyebbé tegyék a pihenést, még ha véletlenül asszony-személy is a szerencsétlen. Még a néha elkerülhetetlen fertődénítési eljárás is mintha jobban bántotta volna azokat, akiknek végre kellett hajtani, mint akiken végrehajtották. Nem lehetett volna kecsesebben és udvariasabban kezelni a fertőtlenítő oldatszórókat, mint ahogyan reánk irányították. A repülőgépet kívül-belül telefröcskölték a mikroba-ölő keverékkel. Személyes poggyászunk elenyészően kicsi lévén, szállítmányunk pedig semmi, az egész eljárás nem volt nagy dolog. De hogy egyetlen önzetemes baktérium sem maradt a közelünkben, az bizonyos.

Egy éjszakát töltöttünk El Fasherben, aztán tovább repültünk Szudán belseje felé. Vasárnap volt, június 13-a. A térkép El Fasher környékén és keletre tőle több fehér foltot mutat, mint minden más területen, amerre jártunk. El Fasher egyébként az egyedüli feltüntetett nagyobb város mérföldekre és mérföldekre terjedő vörös vonalak között (amik. mint a térkép mondja, bennszülött ösvényeket jelölnek) és meglehetősen kisszámú (összesen öt) „autóközlekedésre alkalmas” javított út körzetében.

A várostól nyugatra dombos vidék van, ahová a térkép optimista tervezője különböző folyókat rajzolt be (miután éppen a száraz időszakban voltunk, egyot sem láttunk). Ezek a folyók bátran indulnak neki az útnak, de egy-két hüvelyknyi kanyargás után sorra elvesznek a szomjas homoksvatagban.

Otthon. Kaliforniában, az egész útra kiterjedő térképrészleteket aprólékosan kidolgoztuk. Rajta volt a te-

rep szerint legalkalmasabb út, gyakran több alkalmas útirányt vettünk fel, melyek közül választhattunk. Bele-rajzoltuk az útirányt is, mindkét irányban. Megjelöltük a repülőterek, állomások közötti távolságot, éppen úgy, mint a talaj feltűnőbb színváltozásait. Minden repülő-állomást tintával kerítettünk be, hogy a pilóta szeme mi-nél könnyebben ráakadjon. Azt hiszem, nagyon szépen és ügyesen készítettünk elő mindent.

De El Fashertől keletre az útirány akkora fehér fol-ton vitt keresztül, mint egy kiterjesztett tenyér, minden határozott körvonal nélkül. Nem volt azon semmi a vilá-gon, sem folyó, sem egyetlen falu neve, még csak „hatod-rendű” sem. Ötszáz mérföld választja el Khartumot El Fashertől. Ennek első fele teljesen sík, száraz, lakat-lan terület, minden támaszpont nélküli terep, legalább is nincs jelzése. Csak annyit írtak rá: Dabbat el Adala.

Érdekes lenne, ha elegendő idővel rendelkezne az ember, hogy végigkutassa ezeket a térképeket, akár a nél-kül is, hogy igazán elmenjen azokra a területekre, ame-lyeket ábrázolnak. Az egyik térkép bal felső sarkában ez olvasható: „A Wadi Howar medrében két fa, egymástól négyszáz méter távolságban, gyűrűvel megjelölve. Itt megy át a huszonnegyedik délkör”. Más megjegyzések, a fehér foltokon, vagy közelükben például: „Hullámos si-vatag, fa nélkül”. „Sok állatmaradvány”. „Magas fenn-sík, ritkás fűvel, kevés bokor, köves talaj”. „Esőben mo-csár, sziksó”. „Novemberig állóvíz”. „Kút. Sohasem szá-rad ki egészen a víz”. „Nagy rahad, legelőterület”.

És vannak olyan hangzatos nevek, mint: Quala-en Hahl, Umm Shinayashin, Abu Seid, Idd el Basbir, Fazj,

Marabia Abu Fas. Nagyszerű terület a földrajzi kereszt-rejtvények megfejtői számára!

Amint Khartum felé közeledtünk, az ölemben, a nagyobb térképre rátűzve, amelyen rajta volt az iránytű is, az egyes városok repülőtereinek és környezetüknek részletes rajza volt. Ilyenféle megjegyzések kísérték ezeket a rajzokat:

— Méretek: 2700X1950 láb. Felszín homok, között talaj, eső után lágy. Ismertető jelek: a Kék és Fehér Nilus egyesülése, város, lóversenytér. Megjegyzések: a lóversenytér közelében levő rész esős időben kerülendő.

... Hány hónap múlt el a legutóbbi eső óta, azt nem tudhattam, azzal pedig, úgy látszott, senki sem törődik, hogy mikor lesz a legközelebbi. Hőhullámok táncoltak a sivatag fölött. A hőmérsék 110 fok volt árnyékban. Ha a talaj lágy lesz, gondoltam, a por miatt lesz lágy, nem a sártól.

Khartum az angol-egyiptomi Szudán fővárosa. A Nilus mellett fekszik, 1350 mérföldnyire délnek Kairótól, mellyel vasút és gőzhajójárat köti össze. Mióta Fortalezát Brazíliában elhagytuk, az első nagyobb metropolis volt utunkban. Körülbelül 50.000 lakosa van.

A levegőből elsősorban az tűnik fel, milyen szimmetrikus rendszerrel épült ez a város. Akkor nem vettem észre, csak később mondták, hogy a terek és utcák az angol lobogó rajzát követik. Kitchener rajzolta a város tervét 1898-ban, miután serege győzött a Mahdi utóda fölött, aki 1885-ben megostromolta és bevette Khartumot és meggyilkoltatta Gordont. Angolország katonai történelmének nagy nevei és emlékei szövődnek össze ezzel a vidékkel.

Mellette pedig ott folyik a Nílus és „régí legendák ölében álmodik”. Ha az ember az első idők történelmének ezt a bölcsőjét látja, ha már idáig eljött, sírni tudna, hogy olyan sietve tovább kell mennie és nem késlekedhet, hogy

Megízlelje a Nílus lótusztát
És igyon Cathay mákonyából.

Két órát tölthettünk Khartumban összesen!

Mit tehattunk volna? Felvettük a szükséges benzint, udvariassági látogatásokat tettünk a barátságos angol hivatalnokoknál, akiknek hazai csengésű beszéde olyan jól esett a fülünknek. Mikor ez elintéződött s a gép is készen állt, tovább indultunk Massawa felé, olasz Eritreába, ami Afrika keleti szélén fekszik.

Ez az ugrás, Khartumtól idáig, szintén nagyon érdekes vidéken vitt át. A vidék, a Nílus közvetlen partvidékétől eltekintve, mérföldeken át sívó homokpusztság volt. Csak néhány karavánösvényt láttunk, valamint nagyritkán valami tanyát, egy-két sátorral a véghetetlen homoksivatagban. Finom vonalak csíkozták a homokot, hogy tevenyom volt, vagy a szél okozta, nem tudom. Lehet, csak ráncok voltak az ősi pusztság arculatán.

Pontosan kétszáz mérfölddel tovább átvágtunk az Atbara folyó fölött, ami északi irányban siet a Nílus felé. Innen megváltozott a vidék. A sík pusztság felgyűrődött, köves lett. Előbb csak homokos dombhátak tetejére emelkedett, majd hegyek hátára kapaszkodott fel a talaj. Lassan zöld növényzet jelentkezett, talán először láttunk sűrű fűvet és friss erdőt, mióta Afrikában jártunk. Jól el-

hagytuk már Eritrea külső határát, mikor egy második nagyobb folyó forrásvidékén szálltunk át: a Khor Baruka ez, mely a hegyvidék vizeit északra a Vörös-tengerbe szállítja. Forró levegő szállt fel a hegyek lejtőiről, felkavarta a szeleket és gonoszul labdázni kezdett a repülőgéppel. Még 10.000 lábnyi magasságban is erősen érzett a hatása.

Közel Asmarához repültünk el, ami több mint 7000 lábnyi magasságban épült és Eritrea fővárosa. Ennek viszonylagosan hűvös éghajlata alá menekülnek mindazok, akik megszökhetnek a nyári hónapok alatt Massawa pokoli katlanából. Később megtudtam, hogy a Hamasia-fennsíkon hatalmas új légikikötőt építettek. Umberto Maddalena ezredes nevére keresztelték, aki elkísérte Balbo légügyi államtitkárt az Atlanti-Óceán fölötti olasz katonai flottarepülésre 1931-ben. Reméltem, hogy valami szerencsés véletlen folytán talán maga Balbo generális is itt a közelben lesz. Mikor legutoljára találkoztunk ezzel az érdekes és rokonszenves katonával (akinek szakálla olyan feltűnően hasonlít egy másik nagy repülőnek, jóbarátunknak, Sir Hubert Wilkinsnek férfias arcdíszéhez), együtt autóztunk, az ő meghívására, alacsonyra épített versenykocsiján Rómától Ostiáig. Meg akarta mutatni az asszonypilótának, hogy szárazföldön is lehet gyorsan járni. Meg is mutatta!

Jobboldalt a közelünkben olyan magas csúcsok emelkedtek az égnek, dél felé, Abessziániába sorakozó rendben, hogy lehetett némelyik 14.000 láb. Miután a látóhatár tiszta volt, bizonyosan átnézegettünk a tiltott területre is. Meg kell jegyeznem, hogy az olasz hatóságok na-

gyon előzékenyek voltak és szívesen adtak engedélyt, hogy átrepüljünk Eritrea fölött, de Abessziniára vonatkozó esetleges kérésünket már előre leszerelték.

A hegylanc, mely fölött elrepültünk és amely körülbelül 10.000 láb magasságban hordta gerincét, alig harminc mérföldnyire fekszik a sós víztől és utunk céljától. A meredek keleti lejtők fölött való leszállásunk természetesen nem lehetett egyenes irányú leereszkedés, hanem kanyarognunk kellett, mint a kígyó. Spirálvonalat tettünk meg lefelé.

Már a magasban megláttuk a Vörös-tengert. Csak hogy nem vörös, hanem kék. (Igaz: a Kék- meg a Fehér- Nilus egyformán zöldek voltak.) Mögötte megláttuk ködleni a regék országát: Arábiát. Akár átvágunk rajta, akár megkerüljük, Arabian túl várt következő útszakaszunk végállomása: Karachi, Indiában. Hosszú út, akkora ugrás, mint az Atlanti-Óceán átrepülése.

A massawai repülőtér elég nagy, jókora hangárok állnak rajta. Egy szót sem tudok olaszul, viszont jó idő eltelt leszállásunk után, míg végre akadt valaki, aki angolul értett. Mégis, eddigre már javában folyt a munka, mechanikusok cserélték az olajat, ellenőrizték a szivattyúk és szelepek működését.

Massawa őszintén bevallja, hogy az egyik legforróbb városa a világnak. Nyáron a hőmérő gyakran 120 fokra megy fel árnyékban. (Fahrenheit.) Júliusban az átlaghőmérsék 140 fok, húsz fokkal több, mint New York legforróbb hónapjában, — igazán rettenetes hőség! Megérkezésünk estéjén a hőmérő 100 fokot mutatott, de az éjszaka aránylag hűvösebb lett. Legalább a vendéglátó

gazdáink így mondták és biztosítottak róla, hogy most még korai az idő, nincs olyan nagy meleg, mint nyár közepén. Valószínű, hogy a későbbi nyári hónapok igazolják a város ijeszthő hírét.

Massawának körülbelül 15.000 lakosa van, ezek közül a katonaságon kívül néhány száz európai. Egy széles öböl északi végén fekszik, részben egy nagyobb és két kisebb korailszigeten épült, részben a szomszédos szárazföldön. Gyönyörű kikötője a szigetek között van, ahol a sambuk nevű itteni vitorlásokat láttuk, valamint egész csapat „babahajót”, apró kis négyszegletes vitorlájú bárkát, fából. Véletlenül megtudtam, hogy egy ilyen zsebbevaló vitorlás, amit nemrég vettek Ceylonban W. A. Robinson és felesége, régi jó ismerőseink, Adenben vitorlázott, mikor egy nappal később arra jártunk.

A legtöbb erre látogató hajó tehergőzös, sóért jön Massawába. Amint leszálltunk az esti árnyékok között, nagy, csillogó halmokat láttunk a város közelében, amiről azt hittem, homokdünák. Pedig sódombok voltak. Egyébként a vakító napfény Massawa legjobb gyári berendezése. Naponta rengeteg vizet szív fel és vastag rétegekben hagyja ott a sót a sekély párologtató medencékben, ahonnan mezítlábas bennszülöttek szedik össze a kristályos fehér port. Legnagyobb részét Japánba szállítják.

Ezen az éjszakán az olasz katonai kaszárnyában aludtunk, mint De Silvestro Luigi ezredes vendégei, aki Laghi tábornok helyetteseként parancsnokol a kirendeltség fölött. Az új kaszárnyaépületek gyönyörű tiszták, minden szobában ágy, szék, asztal. Villanyvilágítás van

benne, legyező, meg kis jégsezekrény, amiben hidegen lehet tartani a vizet, — ez a luxus boldoggá tenne minden háziasszonyt.

Hosszú, nehéz nap volt ez, ott repülni a jeltelen, puszta sivatag fölött, megállni Khartumban, átkelni a kavargó légáramlatak közt a magas hegycsúcsokon, aztán leszállni hosszan, lassan ... E mellett nagy okom volt arra is, hogy úgy érezzem, hamarosan éhenhalok. (Mint rendszeren, elfelejtettem enni.)

— Éhes ön? — kérdezte egy katonatiszt, aki tudott valamit angolul.

— Olyan üres a gyomrom, mint egy bambuszlóé — feleltem. Utána persze ugyancsak sok fáradtságomba került megmagyarázni, mit jelent ez a gyermekkoromból eszembe villant kifejezés.

Arábia fölött

Kedden, június 14-én tovább repültünk a Vörös-tenger mentén Massawából Assabig, hogy előkészüljünk a hosszú útra: az arab partokon át India felé.

Assab közelebb esett utunk céljához, mint Massawa, jobbak voltak a felszállási viszonyok s főképpen nagyobb mennyiségű 87-octanos benzint fedeztünk fel itt.

Eritrea a Vörös-tenger partján terjed el, 670 mérföldnyi hosszúságban. Útirányunk körülbelül a feléig vitt el fölötte. Hamarosan magunk mögött hagytuk a partot szegő hegláncot, egyúttal búcsút mondván mindennek, ami zöldet láthattunk. Assab közelében leírhatatlanul kopár és terméketlen a part. Assab volt az első hely, ahol Itália megvetette a lábát azon a földön, amelynek most Eritrea a neve, mikor egy olasz gőzhajótársaság 1870-ben ingatlant vásárolt itt, hogy szénraktárt rendezzen be. Ettől fogva fokozatosan terjedt szét északra az olasz befolyás, míg kialakult a mai Eritrea, mely úgyszólván katonai ugródeszkája volt az abesszíniai hódítás-

nak. A csapat- és hadianyagszállítások legnagyobb részét Massawa kikötőjén át történtek.

Mikor Indiából New Yorkkal beszéltem telefonon (amiről többet később), megtudtam annak idején, hogy Massawából való elindulásunkat úgy közölte a sajtó, mintha egyenesen Karachiba mentünk volna. Miután a kiszámított idő múltán nem értünk oda, aggódni kezdtek értünk. Közben pedig mi Assab városában üldögtünk. Innen Londonba vagy Párizsba a távirat vagy telefonüzenet gyakran csak egy teljes nap után jut el. A dolog egyébként úgy állt, hogy már el is indultunk Assab repülőtéréről, mire New Yorkban megtudták, hogy itt is voltunk.

Az olasz fennhatóságnak ezen a Vörös-tenger mentén fekvő tikkasztó meleg őrhelyén éppen olyan kedves vendégszeretettel találkoztunk, mint Massawában. Rinaldo Neri ezredes vezetésével a katonatisztek és repülők körében nagyon kellemes, bár rövid, látogatást tettünk.

Tizenötödikén korán reggel hagytuk el Assab légi-kikötőjét, jóval napkelte előtt. Először az eritreai part egy mély bevágását szeltük át, aztán innen elkanyarodva a Vörös-tenger Bab el Mandebnek nevezett keskeny déli bejárója fölött repültünk el, az arab partokra. Ezt elérve tovább szálltunk Arábia elhagyatott délkeleti pusztaságai fölött s mire Aden fölé értünk s a nap is magasan állt az égen, 175 mérföldet tettünk meg.

Nem szívesen látják a helyi hatóságok Arábia fölött az idegen repülőt. Mikor tervezgetéseinknek még legelején voltunk, azt tanácsolták, kerüljük el az Arabian átvezető szakaszt Közép-Afrika és Karachi között. Egy ideig

úgy gondoltam, hogy csakugyan, körülmehetnék északra Kairóig és Bagdadig, aztán le Perzsiába, rajta keresztül pedig tovább az Európa—Ausztrália légi járat útírányát követve. Ez a kis kerülő körülbelül 2000 mérföldnyi többletet jelentett persze és meglehetősen kiugrással rontotta volna az Egyenlítő közelében haladó útvonalat.

Végül sikerült a hatóságokat megpuhítani. Azt hiszem, kisütötték, hogy a gépem ki fogja bírni a 2000 mérföldnyi utat egyfolytában a Vörös-tengertől Indiáig, a nélkül, hogy kényszerleszállást végezzek Arábia féltve őrzött homoksivatagjain. Az angolok nagyon kedvesen és szívesen segédkeztek. Megengedték, hogy Adenben leszálljak, valamint hogy innen repüljek át Karachiba, esetleg megállhatok előbb Gwadarban is, mondták, ami 350 mérföldnyire van a Perzsa-öböl szájától a parton, Beludzsisztánban, egészen közel a perzsa határhoz. Kikötötték, hogy nem repülünk Arábia belseje fölött, hanem a part közelében maradunk.

Hallottam, hogy a gyakori kedvezőtlen széljárás esetleg megakadályozza Adenben a túlterhelt géppel való felszállást. Így aztán megtöltöttük minden tartályunkat az assabi légikikötőben és elhatároztuk, hogy nekimegyünk a vállalkozásnak s nem állunk meg legalább is Gwadar előtt, sőt talán csak Karachiban szállunk le a földre, ha minden jól megy és elég világos lesz még.

Adentől fogva tehát, mint ahogyan meg kellett ígérnem, a partvonalat követve mentünk tovább. Néha a kék arab tenger volt alattunk. Néha felhők gomolyogtak az óceán szélén és egy-egy rövid kitérőre a szárazföld fölé kellett repülnünk. Magasan szálltunk és így mindennek

ellenére módunk volt reá, hogy lássunk egyet-mást a szigorúan tiltott területből.

A föld legpusztább pusztaságai fölött szálltunk el. Nehéz lenne elhagyatottabb, kopárabb vidéket elképzelni, mint ez a tengerpart, bár az út első harmadában néhány falu bukkant elő a víz szélén, a hegyek és a tenger közé ékelődve. Egyik Makalle volt, Hadramaut e részének központja, ami Arábia déli részét jelenti. A hegyek mögött a térkép majdnem állandóan homoksivatagot jelez. Ahol szakadékos, kopár hegyek nem áztatják lábukat a tenger vizében, ott alacsony homokdombok hullámvonala húzódik le a víz széléig.

Láthattuk az ország belsejében az elhúzódó homokdombok vonalát és a kiszáradt folyómedrek szakadékjait. Néhol olyan volt a talaj, mintha óriási eke szántotta volna fel a megkínzott száraz földet borotvaéles gerincekre, fantasztikus hegyláncokra, szomjas völgyekre, ahol nyoma sincs a vegetációnak és életnek. Az elhagyatott tájon itt-ott, meglepetésként, repülő segélyállomások tűntek fel.

Dél-Arábiában sehol sem kívánatos a kényszerleszállás. A víznélküli, fanélküli sivatagból kijutni magában véve is reménytelen próbálkozás, hozzá még az elszórt és kevés nomád lakosság magatartása, ha útjába akadna is valaki a pilótának, nagyon kétes. Arábia több területében nem igen fogadnák a törzsfőnökök vendégszeretően az idegen betolakodót, különösen ha asszony. Vagy esetleg túlságos lenne a vendégszeretet.

Tudom, hogy az érdekelt fennhatóságok nem szívesen gondolnak az ilyenféle lehetőségekre, bármilyen tá-

voli legyen is. Mi sem gondoltunk szívesen reá. De az én Elektrám és a két Darázmotor még sohasem hagytak cserben s úgy éreztem, most is elvisznek, amíg futja a benzinből.

Mindenesetre, hogy minden eshetőségre felkészüljünk, vittünk magunkkal egy arab írású levelet, általános címezéssel, annak, akinek esetleg a kezébe kerül, ami-ben benne volt minden, amit nekünk kellett volna elmon-dani, ha megértenének. Legalább is azt hiszem, ezt írták bele. New Yorkban két emberrel próbáltuk lefordíttatni. De egy nyelvész, aki ismeri az arab körülményeket, azt mondta, nagy bajunk lett volna belőle, ha így mutatkoz-tunk volna be ott, ahol esetleg másképpen kellett volna és nem annak a kezébe kerül a levél, akinek szól. Ezen kissé megdöbbsentem. Mindenesetre magunkkal vittük a levelet Arabian keresztül, magam mellé tettem a pilóta-fülkébe, hogy kéznél legyen, ha kell. Vittünk azonkívül elég nagy készlet vizet is, tartókban, ezenkívül konzervet, kis szárazföldi iránytűt, meg nagyon nehéz túristacipőt. Szerencsére mégsem kellett gyalogolnunk.

Ras el Hadd mögött, ami Arábia keleti végén van, az Oman-öböllel szemben, átvágtunk Gwadar felé, pont-ban öt órakor. Innen egyenesen a délkeleti partvidéken surrantunk át, Karachiba. Hét óra öt perckor szerencsé-sen meg is érkeztünk.

Úgy számítottam, hogy Assabtól Karachiig az 1920 mérföldet 13 óra és 10 perc alatt tettük meg. Talán jobb időt is fel tudtunk volna mutatni, ha a kézi ellenőrző-szelep nem szorul meg. Így, hogy ezt nem használhattam, nem tudtam pontosan szabályozni az egyes motorok által

elhasznált benzin pótlását, a gép annyit nyelt, amennyit bírt. Nagyon féltém, hogy túlkorán kifogyunk a tüzelőből és inkább csökkentettem a sebességet, hogy takarékoskodjunk.

Karachiban mondták nekem, hogy még soha senki sem tette meg leszállás nélkül az utat a Vörös-tengertől Indiáig. Leszállással sem valami elkoptatott és sokszor ismételt vállalkozás. Az én számomra, aki sohasem repültem máshol, mint Észak-Amerikában azelőtt, eltekintve az óceánrepülésektől, ez a kis légikaland nagyon érdekes élmény volt.

Már egészen hozzászoktam, hogy akárhol leszállunk, megfüstölnek minket. Valahányszor a gép földet ért, vízipuskaszerű fegyverekkel rohantak nekünk a várakozó alkalmazottak, felrántották a gép ajtaját és munkához fogtak. Mitután olyan vidékről jöttünk, ahol sárgaláz uralkodik, Freddelel együtt gyanúsak voltunk s jóelőre figyelmeztették érkezésünkre a hatóságokat. Az a hír azonban, hogy kilenc napra karanténba kerültünk volna Indiában, szerencsére minden alapot nélkülözött, pedig otthon már széltében emlegették. Amint az angolok megláttak bennünket, azonnal meggyőződtek róla, hogy nincs semmi bajunk s nem lett volna értelme, hogy bezárjanak.

Az első ember, aki Karachiban üdvözöit, Jaques de Sibur volt, akit legegyszerűbben úgy mutathatnék be, hogy ő Violette férje. Violette viszont a londoni Gordon Selfridge Amerikában született leánya, híres női repülő. Violette éveken keresztül röpködött Európa körül, Afrikában, Ázsiában pilóta-férjével. Ettől eltekintve Sibur volt utunk jó tündére, ő gyűjtötte össze annakidején a

legnehezebben összeszedhető térképeket, ő gondoskodott a szükségleteinkről, — és általában olyan könnyűvé igyekezett tenni földkörüli utazásunkat, amennyire csak tőle telt.

— A telefonhoz hívják — mondta rögtön, amint üdvözölt.

— Igen — mondtam nem túlságos érdeklődéssel. Azt hittem, egy helyi újság riportere keres.

De Jaques nem hagyta abba.

— Jöjjön már! New York keresi a vonalat. Georges Putnam van a telefonnál!

— És ezt csak így mondja! Mikor a világnak éppen a másik felén vagyunk!

Íme, a telefonbeszélgetés, amint lefolyt később, a telefonösszeköttetés szerencsés beállítása után:

— Hogyan érzed magad?

— Nagyon jól!

— Rendben van a gép?

— Úgylátszik, teljesen. Egy kis bajom volt a benzinmérővel, meg analizálóval, de azt hiszem, itt egészen jól ki tudják javítani.

— Meddig maradsz Karachiban?

— Talán két napig. Szeretnék mindent alaposan megnézni a gépen, kipróbálni, jó-e. Ha minden jól megy, szerdán indulunk tovább.

— Hová?

— Talán Kalkuttába.

— Mi van azzal a hírrel, hogy vesztégzár alá helyeznek? Igaz?

— Nem hiszem, hogy komoly lenne. Mindenki olyan kedves hozzánk.

— Fred hogy van?

— Kitűnően.

— Nem te vagy az első, aki a Vörös-tengertől Arabian át Karachiba repült?

— Még nem tudom biztosan. Majd megírom neked. (Kis szünet.) Jaques de Sibur van itt, azt mondja, ő azt hiszi, hogy csakugyan ez az első megállás nélküli repülőút Indiáig. Érdekes volt nagyon.

— Jó időtök van?

— Azt elhiszem! Nagyszerű utazás ez. Majd egyszer együtt megismételjük, jó?

— Én szívesen vállalkozom rá. Egyébként mi újság?

— Holnap megkábelezem neked, hogy körülbelül mikor érkezünk meg Howlandba. Isten veled ... Viszontlátásra Oaklandban...

Ezt a beszélgetést a Herald Tribune jegyezte, New Yorkban. A beszélgetés 8274 mérföldet utazott. Karachiból Bombayba szárazföldi úton, Bombayból Londonba kapsoltak s innen New Yorkba, rövidhullámú rádióval.

Később más, hosszabb ilyen távoli beszélgetéseket is folytattunk, Kalkuttából, Baddoengből, meg Soerabayából, — az utóbbi kettőt a Csendes-óceánon át, ami körülbelül 12.000 mérföldet jelent. Utoljára Kalifornia felé utaztában kapott kapcsolást G. P. P., Chayenneben,

Wyomingban. United-repülőgépen utazott és húsz percet kellett várnia, míg benzint vesznek fel.

Ez az utolsó beszélgetés így hangzott:

G. P. Putnam: Minden rendben van a gépen?

Amelia: Igen. Jó éjszakát, édesem.

G. P. P.: Jó éjszakát. Otthon maradok most már, Oaklandban és várlak ...

Karachi

Csábító alkalmak tartóztattak, hogy itt-ott késlekedjünk útközben s egyre többször került ilyenre sor. Például Karachiban meghívást kaptam Jodhpur maharadzsájától, hogy szálljak le a magánrepülőterén, 300 mérföldnyire délnek. A maharadzsza birodalma híres szép fekvéséről, ő maga pedig vendégszeretetéről. Sajnos, ez már olyan nagy kitérő lett volna, amit máskorra kellett hagynunk.

Az első reggelen, amit Indiában töltöttem, volt egy kis kalandom. Megpróbáltam tevén lovagolni. Láttam egy nagyon csinosan, tarkán felszerszámozott ilyen állatot a repülőtér közelében. Nyilvánvalóan azért tartották ott, hogy bérbeadják, ha valaki jelentkezik. Gazdájának öltözete is felkeltette a figyelmemet. Nagyon bő nadrágja fölött fényes fekete kabát volt rajta, mely alól hátul kilógott az inge. Fején magas turbán díszlett és arcvonásait majdnem egészen eltakarta a torzonborz szakáll.

Őszintén bevallotta, hogy az 5 tevéje nagyon rossz természetű. Szerettem volna neki megmagyarázni, hogy

én is rossz természetű lennék, ha két bőrszíjat fűznének az orromba, amihez gyeplőt csatolnak, de nehezen ment volna a dolog. Úgy láttam, zablát itt sohasem használnak.

Bármilyen természetű teve volt is egyébként, a gazdája szavára szépen letérdelt és én felmásztam a nyeregbe, ami a két púpja között volt. Nagyon furcsa érzés hullámozott végig rajtam, amint felkelt. A teve szokatlan mozgású állat. Amint a hátsó lábait kiegyenesíti, úgy érzi az ember, az orrára fog bukni. Aztán jókora lökés-sel, amitől könnyen lerepülhet a mit sem sejtő utas a hátról, az állat testének központja a levegőbe emelkedik. Ajánlatos lenne a tevékre is lökhárítókat szerelni.

— Vigye magával az ejtőernyőjét! — kiabált utánam Fred.

Később négyen ültünk még egyszer tevehátra s egy úgynevezett oázist látogattunk meg néhány mérföldnyire a várostól. Meglehetősen sok „sivatag hajója” ballagott mindenfelé, alaposan megterhelve részint emberekkel, részint mindenféle terménnyel. A teveháton ülő emberek, akár a római borkereskedők útközben, mélyen aludtak sokszor. Teherhordóik állhatatosan himbálóznak tovább szivacszerű talpaikon, abban a boldog meggyőződésben, hogy azért az emberek még mindig nem tudnak meglenni nélkülik.

Elmentem a postahivatalba, hogy megkapjam a borítékokat, melyeket a bélyeggyűjtők számára vittem magammal. A hivatalnokok nagyon udvariasak voltak és megengedték, hogy én válasszam ki, milyen bélyeget használjanak. Természetesen a karachi-i légitabélyeget választottam, ami, úgy reméltem, még jobban díszíti a

máris ugyancsak tele ragasztott borítékokat. Bevezettek a postahivatal belső részébe is és láthattam, amint a hivatalnokok rúpiákat adnak ki. A közelemben turbános postás válogatta a leveleket. Karachi fontos repülőpostai központ és még fejlődni fog, amint megjavulnak az aviatikai összeköttetések a föld körül minden vonalon.

Az előre megrendezett módon kifogástalanul megkaptuk mindenütt a rendelt benzint és egyéb szükséges holmit. Itt is várt egy jókora láda, Pratt és Whitneyől, Hartfordból, Connecticut. Gépalkatrészek voltak benne.

Egészen idáig nem volt bajunk nagyobb géphibával. De kisebb pótlások szükségessé váltak s azt nagyon nehéz beszerezni. Apró méretkülönbség a csavaroknál, lemezeknél például mindjárt lehetetlenné teszi a felhasználást. Talán az aviatikában keresztül lehet majd vinni, hogy általánosan elfogadjanak egy megállapított méretet mindenben.

Valahányszor elmentem a repülőtér mögött, észrevettem, hogy nagy jelzőablák figyelmeztetik a közönséget, maradjon távol. Éppen ellenkezően, mint az Egyesült Államokban, itt nincs az autók számára kijelölt várakozóhely. Egyébként mindenben éppen úgy segítségére van az itteni személyzet a pilótának, mint bárhol. Az Imperial Airways-alkalmazottak egész nap dolgoztak a gépemen, Henderson kapitány a katonai repülők két szakértőjét küldte át hozzám, hogy vizsgálják meg a műszereimet és ahol javításra van szükség, végezzék el.

Karachi után az ország belseje pusztaság. Északra Kohisztán szomjas, kopár dombhátaí állnak sorban, majd a Kirthar-hegység mészszikláí következnek, melyek ho-

mokos sivatagban vesznek el dél felé. Délen egyhangú síkság terül el, néhol egy-egy vízerecske, vagy mangrove-bozótos mocsár, ami egészen a tengerpartig ér. Messzebb délnek folyik a nagy Indus folyó, ami ezer mérföldnyire innen, északra, Afganisztánban születik és beleömlik az Arab-tengerbe.

A városnak 300.000 lakosa van. Tengerpartja óriási kiterjedésű vidék kereskedelmi levezetője, ami magába-öleli Sind, Beludzsisztán, Afganisztán, Punjab tartományokat és az azontúli földeket is.

Karachi aerodromja, azt hiszem, a legnagyobb, amit ismerek. A legnagyobb légi központ az Európa—India és Európa—Kelet-vonalon. Az Imperial Airways gépei sűrű menetben járnak át Ausztráliába is, a K. L. M. Holland-Keletindiába. Katonai légügyi szempontból pedig, azt hiszem, a legfontosabb központ egész Indiában. Stratégiai fontossága főleg azon alapul, hogy közel van az északkeleti határhegyvidékhez, ahol harcias törzsek laknak.

Sietős utunk folyamán, amikor állandó kérdés volt a következő útszakaszra szükséges benzin felvétele s a készülődés, legtöbb időnk a hangárban és hangár körül telt el. Minden érdekes látnivalónál, minden szép kilátásnál fontosabb volt, hogy légi paripánk jól legyen tartva, megetessék, letisztogassák és minden apró mechanikai szükségletéről gondoskodjanak. Így aztán az út emlékei főleg a különböző repülőterekhez fűződnek. Forró fém szaga, benzingőz, izzadó, dolgozó repülőtéri munkások, a bemelegedő motorok berregő zúgása, kalapácsok és egyéb szerszámok csengő zaja ... ez keveredik össze bennem az új világban nyert benyomásaimmal: gyönyörű

tájakkal, ismeretlen virágok illatával, fűszerekkel, a különböző népek dalaival és zenéjével... Mindenből annyit szedtünk össze, amennyit tudtunk.

A repülőtéren tartózkodás közben gyakran vettünk részt: „földi repülőtúrán”. Ez pilótakifejezés. Azt jelenti, hogy az ember valami üres hordó tetején üldögélve, vagy az árnyékban a betonkifutón végigfekve, hallgatja a messzi tájakon tett utazásokról való elbeszéléseket. Sivatagokról szolt a történet, hegyekről, dzsungeléről... a R. A. F., az Air Francé, a K. L. M. Pan American, Imperial Airways, az olasz katonaság repülői mind elmondták kalandjaikat. Derék, pompás fiúk mind, rajonganak a hivatásukért. A mellett kitűnően tudnak mesélni és nagyon udvariasan és kedvesen fogadták az aszszonyt, aki közéjük tévedt.

Egyikük nyomban kezembe nyomta ezt a kis kivágást egy karachii újságból:

— (A repülőknél tilos hamis fogat hordani.) Az amerikai katonai repülőket utasították, hogy hamis fogakat gépbeszállás előtt távolítsák el. Ez a katonai orvosi kar figyelmeztetésének következménye. A szakértők megállapították, hogy a gép hirtelen mozgása könnyen meglazítja a hamis fogat, ami aztán a repülő torkába szorul és megfojthatja. Reuter-ügynökség.

... Teljesen megegyeztem abban a pilótával, hogy ez a hazulról érkezett hír, ha éppen nem is helytálló, de mindenesetre mulatságos. Egyébként megnyugtattam, hogy az én fogaimat nem fogja meglazítani semilyen repülés, mert mind igazi.

Ha már újságról van szó, hadd mondjam el, hogy interjút is kellett adnom. Többször megtörtént, de egyre, Karachiban, különösen emlékszem, mert egészen észrevétlenül részletesen leíráta velem a gépemet az újságíró, pedig eszem ágába se jutott, hogy megtegyem.

— Talán elképzeli, kérem, hogy az asszonyokat rendkívül érdekli, milyen ruhát hord a női repülő és mit eszik. Különösen érdekes lenne azonban annak a helynek pontos képe, ahol repülés közben lakik.

— A pilótafülkémre gondol?

— Ügy van. Hiszen ez tulajdonképpen a dolgozószobája is, nem? Amerikai otthonán kívül, ha meggondoljuk, a legfontosabb helyiség egész életében. Ennek a fülkének ablakain át többet látott a világból egyetlen nap alatt, mint a legtöbb asszony egész életén keresztül.

Az újságíró, aki így beszélt hozzám, bostoni születésű asszony volt, intelligens, ügyes teremtés, kitűnő munkaerő. Ez még Oaklandban történt. És most, Karachiban, egy másik női újságíró mondta szinte szórói-szóra ugyanezt. Mindenáron be akart mászni a pilótafülkébe, a helyemre, hogy körülnézzen és lássa, érezze, amit én látok és érzek. Jó, megtettem a kedvéért. Elmondtam neki azt is, hogy az öregebb pilóták néha úgy hívják a pilótafülkét: az iroda.

— Mióta Kaliforniából elindult, hány órát töltött ebben a fülkében?

Kiszámítottam.

— Hát ez körülbelül 15.000 mérföld... lássuk csak ... óránként 150 mérföldet számítva, ez körülbelül Száz óra.

— Ami annyit jelent, — számolgotott az újságíró — a tíz ujjá segítségével — mintha két héten át dolgozott volna a konyhában annyit, mint egy átlagháziasszony szokott. Igaz, a pilótafülke valamivel izgalmasabb hely a konyhánál.

Nem tudtam olyan biztosan, igaza van-e. A konyha nagyon izgalmas hely lehet néha. Viszont el kellett hinnem, ha annyira erősítette, hogy a nemrepülő asszonyokat érdekelni fogja az én gépbeli lakásom.

összehasonlítva régi, együléses Vegámmal, az Elektra pilótafülkéje valóságos luxussal van berendezve. Két ülése van. A pilótáé balra, a segédjéé jobbra. Mindkét oldalon és elöl is, körülbelül vállmagasságban, ablakok. Lenn vannak a legfontosabb műszerek kapcsolói, feljebb a többié.

Összesen körülbelül ötven mutató, szelep, gomb és kapcsoló van körülöttem. Amelyeket legtöbbször kell használnom, azok itt vannak a szemem előtt. A szem könnyen kifárad, ha oldalt kell néznie, vagy fordulnia munka közben, különösen éjjel. A pilóta szeme úgylis erősen igénybe van véve mindig. Hol a láthatárra, hol az alatt levő tájakra, hol a különböző komplikált műszerekre és géprészekre irányított folytonos figyelem nagyon megerőltető.

Egyik csoportja a műszereknek a gépekhez tartozik és minden motor számára külön-külön készül. Van aztán egy másik csoport, repülő- és navigációs műszerek, amelyek a repülőgép helyzetének meghatározásában és a földrajzi tájékozódásban vannak a pilóta segítségére. Az első csoportban vannak a fékek, szelepek, gyorsaságmérők

és szabályozók, látóhatármegállapító, indikátor. A másodikban iránytűk, irányzékok, Bendix-féle iránykereső, külfönféle rádiófelszerelések. A tábla közepén a Sperry-önműködő pilóta gombja van, ami időről-időre helyettesíti az emberi vezetést.

A gépben tizenkét tüzelőtartály van, összesen 1150 gallon benzin fér beléjük. Hat a szárnyakon és hat a belső fülkében, ahonnan komplikált csővezeték visz a gépekhez. Hosszú repülések alkalmával mindig van egy kis könyvelési munka is, mert az embernek pontosan kell tudnia, mennyi benzint használt el és mennyi van még.

A Western Electric-rádió felvevője a jobboldali ülés alatt van, a hangerősítő a hátsó fülkében. A dinamó az én ülésem alatt. A csészeszerű mikrofon itt lóg balra az ablaknál. Itt van aztán a mozgatható leszállószerkezet és lökhárítóberendezés. A lökhárítók a szárnyak belső oldalán vannak és leszálláskor fék gyanánt működnek.

Közvetlenül mögöttem, jobbra, a törzsbe nyílik az ajtó. Ott vannak egy galambdúcszerű üregben a szükséges térképek, egy termoszpallack, néhány szendvics, egyéb apróság. Az ablaknál, kis polcon egész halom ceruza, amivel írni szoktam. Ez leginkább akkor szokott megtörténni, ha a Sperry-géppilóta végzi helyettem a munkát. Közvetlenül fölötte van a beszállóajtó, ami kifelé nyílik, rendszeren erre szoktam ki is bújni, bár az ember átkapaszkodhat a tartályok fölött hátra a törzsbe és használhatja a szokásos utasoknak szánt fülkeajtót is.

A pilótafülke méretei a következők: Négy láb nyolc hüvelyk magas, négy láb hat hüvelyk széles jobbról balra és négy láb hat hüvelyk előlről hátra. Ha tetszik, mérjék

ki ezt a helyet a nappali vagy dolgozószoba sarkában s akkor meglátják, milyen lakásban él a pilóta. Tegyük még hozzá, hogy a padlónak, falaknak, mennyezetnek majdnem minden hüvelyknyi helye ki van használva. Több mint száz forgatni, nyomni, tolni, húzni való szelep, fogantyú, meg gomb van a pilótafülkében, amikre váltakozva hol rá kell nézni, hol hozzá is kell nyúlni. Össze lehet ezt a konyhával hasonlítani?

Monzunszelek

Június 17-én repültünk el Karachiból és 1390 mérföldet tettünk meg Kalkuttáig. A Dum-Dum aerodromban szálltunk le, délután, négy óra s néhány perckor.

Alacsony felhők csüngtek az égen az utazás kezdete, de aztán, amint a Sind-sivatag közelébe értünk, eltűntek. Ezen a hatalmas pusztán a sziklás gerincek majdnem merőlegesen metszették az útirányunkat. Déli szél kavarta fel a homokot és vitte magasra a levegőben, míg csak egészen el nem tűnt a föld. Keringett a homok, mást nem lehetett látni.

Tovább repültünk. A sziklás gerincekből nagy hegyek lettek, cápa módjára dugták elő púpos hátukat a homokból. Itt volt a homoksivatag határa. A levegő megtisztult kissé, lassan újra láttuk, mi fölött szállunk el. Száraz folyómedrek, néhány fehér, kanyargós út, falvak között, — majd vasúti sín ...

Mostanáig nem tudtunk a vasúti sínek szerint tájékozódni, mert nem voltak vasutak erre. Közép-Indiában azonban már akadt elég. Voltak itt folyók is és pontosan

térképezett hegyek, könnyű mindent megtalálni, mert rendszeren jók a látási viszonyok is. Azon a napon azonban, amelyiket mi repülésre választottunk, nehéz ködpára függönyözte el a kilátást azután is, hogy a homokfűvásból kikerültünk. Fekete sasok jöttek fel magasra, 5000 lábnyira. Ott lebegtek. Lustán szárnyaltak körülöttünk, mintha észre sem vennék az Elektrát és néhány nagyon kellemetlen percet okoztak. Hogyan tudták mégis elkerülni a gépet, nem tudom. Sohasem történt még velem ilyesmi és csak azt reméltem, hogy máshol óvatosabbak a madarak és messzebből elkerülik a náluknál gyorsabb röptű gépet.

Allahabad felé az égi országúton nem messze repültünk el Agrától, ahol a Taj Mahal van. Túristaszempontból, jól tudom, minősíthetetlen cselekedet átutazni Indián és nem látni ezt a csodálatos síremléket, amiről annyi szebbnél-szebb leírás számol be. Olyanféle ez, mintha egy európai tévedne Buffaloba és nem látná a Niagara-vízesést. Fred és én azonban mégis tovább folytattuk az utunkat.

Alattunk ott feküdtek Közép-India hatalmas síkságai. Kockákra osztott megművelt földeket láttunk, mindeféle színű táblákat és csíkokat. Mintha zöld, barna, aranszínű tetőcserepek lettek volna. Valamennyit keskeny, kis csatornák keretezték be, amikben csillogott az öntözővíz, — ezüst- vagy aranyfonalakhoz hasonlítottak, a szerint, amint a sápadt ég tükröződött bennük, vagy a sárga napfény.

Allahabad nagyon régi város a Ganges partján. Környéke fehéres színűnek hatott s a fák mintha egészen feketék lettek volna a pára alatt. Úgy éreztem, mintha

Nebraska fölött repülnénk, decemberi hóesés után, bár a hőmérő 5500 mérföld magasságban is 90 fokot mutatott.

Zöld hegyek torlódtak egymásra Allahabad mögött, erős zivatarok állták el az utunkat. Megpróbáltam átsuhanni, de a légáramlatok ezer lábnyival magasabbra löktek, mialatt hiába próbáltam lefelé fordítani a gép orrát. Hirtelen eső vett körül minket. Ezután inkább bölcsen kikerültem az esőfelhőket, bár a levegő mérföldekre terjedően is viharos volt.

Amint a magas hegyek beleolvadtak a síkságba vagy száz mérföldnyire Kalkuttától, az alacsony felhők eltűntek és újra többet láthattunk. Sok város tűnt fel odalenn, vonatok és szürke, zöld, dohánybarna földek mozaikja. Ez a vidék sokkal nedvesebb, mint Karachi környéke s a növényzet tropikus.

Amint a fővároshoz közeledtünk, gyárak, jutalmok bukkantak elő, valamint sok kisebb falu. Ezek egyre sűrűbbek lettek, míg végül beleolvadtak a nagyvárosba. Fehér épületek verték vissza a napfényt, itt-ott egy-egy kert zöld foltja látszott. Sötét szalagnak ható utcák, hosszú sorban dokkok, aztán a kikötő ...

Közvetlenül mielőtt a repülőtérré értünk volna, újra esőt kaptunk. Miután földet értünk, a gép átszaladt a tér egy vízzel fedett részén, hatalmas loccsanással. Annyi vizet kavartunk fel, mondták később a várakozók, hogy nem is lehetett bennünket látni. De aztán hamarosan újra kiragyogott a nap, — kiszálltunk s azonnal körülvett bennünket a készséges személyzet, hogy szolgálatára le-

gyen a gépnek és pilótának. Teával vártak minket, amit az Elektra árnyékában ittunk meg nagy örömmel.

Mikor a repülőtérről vendéglátó gazdánk házáig kocsiztunk, nagyon sok riksát láttunk útközben. Az utcák nagyon szélesek és mégis nyüzsög rajtuk a mindenféle közlekedési eszköz meg a miriádnyi fehérköntösű alak. Apró boltok kínálják portékáikat hatalmas középületek oldalán. Bikák ballagtak tetszésük szerint a gyalogjárón vagy az út közepén. A moziban egy Shirley Temple-filmet játszottak.

Kalkutta a bengáli tartomány fővárosa. Több mint egymillió lakosa van. A legnagyobb város, amit láttunk és látni fogunk utunkon. Különös, messze szétnyújtó város, sok ellentét van benne. Talán 10.000 európai uralkodik fölötte. Nagy egyeteme van, de a lakosság fele sem tud írni és olvasni, A férfiak, állítólag, kétszerannyian vannak, mint a nők. Hogy mi ennek a szokatlan jelenségnek a magyarázata, azt nem tudtam meg.

Jegyzeteimben olvasom: „Az idő meleg és nedves.” Ezt utóvégre minden bengáli koldus is tudja. „Kalkuttának kellemes hűvös levegője van november végétől márciusig.” Sajnos, a honolulu-i késlekedés miatt elmulasztottuk a kellemes időt. „A júniustól októberig tartó monszun-szeleket forró és nedves időjárás jellemzi.” Mitután június közepén érkeztünk, figyelmeztettek reá, hogy a monszun-szelek akármelyik pillanatban meglephetnek. Reméltük azonban, hogy átvergődünk ezen a részen, mielőtt teljes erejüket kifejthetnék.

— Mi tulajdonképpen a monszun-szél? — rég ke-restem már erre a kérdésre a választ. A könyvek szerint

eredetileg az arabok adták ezt a nevet azoknak a minden évben visszatérő szeleknek, amelyek körülbelül hat hónapig fújtak északkelet és hat hónapig délnyugat felől. Indiában ezt a kifejezést az esős évszakban, júniustól szeptemberig délnyugat felől jövő szélre értik. Az egész helyzet lényege abban állt, a monszun szempontjából, hogy a mi útirányunk is délnyugati volt, úgyhogy a monszun-szelek éppen szembe fújnak majd velünk, ami nem kellemes, de különben is, nincs repülő a világon, aki örülne az olyan felhőszakadásnak, amilyen Indiában szokott esni, különösen monszunnal egybekötve. Ilyenkor vad szél veri a gépet és odalenn sáros föld ólálkodik, amibe belesüppedünk.

Ennyit tanulhatunk, mondom, a könyvekből. A gyakorlati tapasztalatok másnap reggel kezdődtek. Éjszaka megérkezett a monszun és azonnal megkezdte munkáját, bár egyelőre aránylag szelíden. Egész dühét és erejét arra tartogatta úgylátszik, mikor majd biztonságban, — vagy egyáltalában nem biztonságban, — a levegőben leszünk.

Mikor hajnalban a repülőtérré mentünk, tapasztaltuk, hogy az éjszakai esők feláztatták a földet. Alaposan megnehezedett az indulásunk. De a meteorológusok azt mondták, hogy bár sok eső jön még, talán sikerül elsettenkednünk az időről-időre érkező felhők között. Viszont, ha maradunk, az egész repülőtér sártenger lesz és nem mozdulhatunk. Kockázatos és veszedelmes volt ez az indulás, az bizonyos. Talán még nem is voltunk soha ennyire kétes helyzetben. A gép szinte egy örökkévalóságig gurult a nehéz, ragadós sárban, míg végre felemelkedtek

a kerekei és közvetlenül a tér végén álló fáknál, a lombokat megtépve, szálltunk az égnek.

Egy ideig a szürke ég alatt repültünk, melyen sűrű felhők kavarogtak. Mintha reánk akartak volna támaszkodni, amint elszálltunk a Ganges és Bramaputra folyók fölött. Lenn földek, művelt terület, zöld, buja és gőzölgő. Azt hiszem, a világ legnedvesebb foglalkozása a rizstermelőé. Kalkuttától Akyabig az út legnagyobb részén sekélyvizű rizsföldek fölött vitt az utunk. Apró alakok gázoltak a vízben, felnéztek reánk, amint elsuhantunk a fejük fölött. Néhányan meglengették a kalapjukat, mások a munkájukat folytatták, minden mozdulatuk visszatükröződött a fényes vízben. Közel a földekhez ott álltak a fűvel fődött házak, sötétzöld fák közt. Mintha hatalmas gombák nőttek volna ki a nyirkos talajból. Itt-ott egy vízibivaly kapta fel idegesen a fejét az Elektra bugására, amint lomhán ballagott ss ázott földeken.

Akyab nagyon festői város a levegőből nézve. Két pagodája van, aranylemezekkel fődve. A közelben patak, — itt így nevezik, mert hozzá vannak szokva az óriási folyamokhoz — sok-sok apró csónak lebeg a felszínén. Dombos kis szigetek, itt-ott sűrű dzsungellel telenőve ... Némelyik kis szigeten igazi nagy hegyek vannak s mondják, még működő vulkán is akad közöttük elég. Hogy a láva hogyan tud forni a vulkánban, mikor ilyen özvízszerű eső esik a monszun idején, azt nem tudom elképzelni. Azt hinné az ember, hogy ez még a vulkánt is kioltja.

Akyab repülőtere pihenőhelye a legtöbb erre járó pilótának. Két kifutója van és szép nagy hangárja. Az

Imperial Airways és az Air France gépei rendszeresen megállnak itt, a K. L. M. és a holland gépek csak akkor, ha benzinre van szükségük, vagy rossz az idő. Ha már légi járatokról beszélünk, észrevettem, hogy a K. L. M. összes gépeit madarokról nevezték el a világnak ebben a részében. Tegnap, Kalkuttában, az Elektra két nagy négymotoros Imperial-géppel pihent meg együtt a hangárban, de ezeknek viszont Artemis és Arethusa volt a nevük.

Nem akartunk éjszakára Akyab városában maradni. E helyett, úgy reméltük, legalább Rangoonig eljuthatunk. Ezért, miután megkaptuk az időjelentéseket és benzint vettünk fel, újra elindultunk.

Amint felértünk a levegőbe, az elemek egyre ellenségesebb módon viselkedtek velünk szemben. A szél dühösen kezdett bennünket csapkodni. Könyörtelen eső folyt le reánk. A monszun, úgy tapasztaltam, több vizet tud egy másodperc alatt alázúdítni, mint amennyiről az ember elhiszi, hogy egyáltalán van a felhőkben. Mindent elmosott, eltakart, elfödött ez az özönvíz, ami olyan vadul ütötte a gépet, hogy csíkokban jött le a festék az Elektra szárnyairól. Legfeljebb repülő tengeralattjáró bírta volna ki. Még külön eső volt ez, mint az emlékezetes Atlanti-óceáni felhőszakadás. Az egek szinte esőfalat bocsátottak le a földre. Feltétlenül megfulladtunk volna, ha nincs olyan biztonságos fülkénk.

Megpróbáltunk tovább menni, de lehetetlen volt. Néhány órai küszködés után fel kellett adnunk a küzdelmet s visszafordultunk Akyab felé.

Amint hátráltunk, kikerültünk a tenger fölé, hogy

alacsonyabban repülhessünk. A szárazföld felett nem mertünk alacsonyan repülni, a dombok miatt. Ha az ember néhány száz yardnyira sem lát a sűrű esőfüggöny miatt, nem kellemes a hirtelen előbukkanó hegygerinc.

Emberfeletti ügyességgel kormányzott vissza bennünket Fred Noonan az akyabi repülőtérre, pedig nem látunk mást, mint a hullámokat közvetlenül a gép előtt. Kijelentette:

— Két órán és hat percen át fog tartani az egész.

örültem, hogy behúzható a leszállószerkezetünk, mert egészen bizonyos, hogy leszakították volna a fák vagy a hullámok máskülönben.

Nagyon reménykedtem benne, hogy másnapra csökken a monszun, de a repülőgép szakértői csak megcsóválták a fejüket és azt mondták, hogy az három hónapba is beletelik. Így aztán Fred és én nem tehattünk egyebet, valami jó szállót keresünk.

Akiabtól Singaporeig

Másnap, június 19-én, újra útnak indultunk Akyab légikikötőjéből, azzal a reménnyel, hogy ha a monszun-szelek megengedik, átvergődünk Bangkokba, Sziámba. De nem engedték meg s így Rangoonban fejeződött be aznapi repülőutunk, alig négyszáz mérföldnyire Akyabtól.

Ezen a rövid úton még rettenetesebb időnk volt, mint előző napon, amikor visszafordultunk. Hiába próbáltunk a monszun-szelek alatt elszurranni. Ma sem sikerült. Így aztán más politikát akartam követni. Felmentünk 8000 láb magasra, hogy ne fenyegetsen a hegycsúcsokkal való összeütközés veszedelme és nekiindultunk a viharok. Két órát repültünk vakon a kavargó, sűrű atmoszférában, aztán lejjebb ereszkedtünk és az Irrawaddy folyó mentén széles gabonaföldek mosolyogtak reánk. Vagy ötven mérföldet hányódtunk még ide-oda, a sötét felhők olyanok voltak, mint csuklyás barátok s a nagy esőszemek mintha olvasóikról peregtek volna alá. Eltakarták a napot.

Aztán egy résen mégis kiszökött egy sugár és oda-mutatott egyenesen a Shwe Dagon-pagoda tornyára. Akkor

pillantottuk meg Rangoont. A hatalmas pagoda magaslaton áll és messziről látni már akkor, mikor a város még csak árnyék a szemhatáron. Tiszta arany teteje szinte égett, mint a jeltűz, a légi utasok örvendező szeme előtt. Alig hogy leszálltunk, olyan sűrű és nehéz eső kezdett zuhogni, hogy nem mertünk elindulni a városba s elhatároztuk, hogy legalább egyelőre ott maradunk, ahol vagyunk. Pedig elhatároztuk Freddel, hogy vagy egy órára függetlenítjük magunkat a repüléstől és megnézzük Rangoont. Mr. Austin C. Brady, az amerikai konzul, akinek házánál éjszakára megszálltunk, felajánlotta az autóját s R. P. Pollard kíséretében, aki idegenvezetőül ajánlkozott, elindultunk, amint lehetett.

Először is megmagyarázta, hogy az útnak, amin a város felé haladunk, Mandalay a neve, azaz Mandalay felé vezet, ami egy napi autótúrát Rangoontól.

Természetesen a jól ismert Kipling-vers jutott rögtön az eszembe. Azt hiszem, angol területeken ez a legismertebb dal. Az ember szinte megborzad, ha elgondolja, hány kiránduló, turista, erre utazó vándor zümmögte maga elé a sorokat a rangooni magaslatok útját járva ...

— Ez az — mondtam.

— Micsoda?

— Repülőhal.

— Persze, persze — mondta béketűrően. És igaza volt, idézni kezdtem, amint sejtette:

*Az út arra visz Mandalay-ig,
Ahol a repülő hal játszik ..*

— Érti már? A repülő hal ki más lenne, mint a pilóta? Nem is más és alaposan lucskos is lesz, mint a hal a vízben, ha ilyen ostoba, hogy ebben az időszakban csavarog errefelé.

Köröskörül bejártuk a várost, láttuk a központját, láttuk a külső részeit. Az utcák nagyon színesek, nyüzsgő rajtuk a mindenféle öltözetű, színű, szokású, nyelvű tömeg. Burmák, hinduk, mozlimek, keresztények, kínaiak kavarnak. Egy közös mindnyájuknál: szeretik a tarka ruhát. Sok riksát meg gharryt láttunk. Ez alacsony egylovas-kocsi. A riksafutók, legalábbis ha esik, mind pléhkalapot hordanak, akkorát- mint a kuliké. Régi kerozénkannákból vágják ki ezeket.

Észrevettem, hogy a villamosokon külön elkerített rész van az asszonyok számára. Ezeket az indus nők használják. Ennek ellenére, úgy láttam, hogy itt az asszonyok több kultúrához juthatnak és több szabadságot is élveznek, mint a legtöbb helyen, ahol megfordultam földközi úton. Sok nő dolgozik a kereskedelemben és már évek óta van választójoguk.

Egyetlen kövér embert nem láttam. Mind karcsúak, jónövésűek. A különböző szabású, festői ruhadarabok még kiemelik vékonyságukat.

Miután a levegőből már láttam az aranypagodát, most megnéztem a földön is. Csak mezítláb szabad belépni s hosszú lépcsőkön kapaszkodik az ember felfelé, amit számtalan láb koptathatott el mostanáig. Fred Noonan most okozta nekem az első csalódást, mióta elindultunk és most hagyott először cserben. Nem akarta levenni a cipőjét és harisnyáját, hogy bejöjjön velem. Így aztán

nem is láthatta a száz Buddhát, mindenféle nagyságban a kis fülkék mélyén, ahol dobot és gongot árultak. Hívők térdeltek gyékényeiken és virágokat ajánlottak fel az oltárok előtt, amelyeken különös drágaköves díszek voltak.

Láttam egy asszonyt, aki a hindu tartományokról szóló angol könyvekben annyit emlegetett „fehér pipát” szívta. Ez kukoricacsutkából készül, levelekkel meg egy kis dohánnyal töltik meg. Akkora méretben kapható lakodalmi alkalmakra, hogy három napig is lehet szívni.

Rangoon Burma fővárosa. Húsz mérföldnyivel van beljebb a tengertől. A hasonló nevű széles és mély folyam mentén terül el. Kilencszáz mérföldnyi hosszúságban hajózható a Burma folyam. A város forgalmas, nagykiterjedésű, körülbelül 400.000 ember lakja. Rangoon fő kiviteli cikkei a tea meg rizs.

Nedves esőfelhők kísérték csapatostól, mikor másnap reggel elindultunk Rangoon repülőteréről Bangkokba. Először a Martaban-öböl felső részén vágunk keresztül, aztán elrepültünk Moulmein fölött. Hosszú sorban állnak a hegyek észak meg dél felé Sziám nyugati határa mentén, elválasztva az országot Burma hosszú karjától, ami lenyúlik a maláji félszigetre.

Viharos időben kapaszkodtunk fel 8000 láb magasságig és még feljebb, hogy alattunk maradjanak a magas kerítés módjára elnyúló hegyek. Aztán kelet felé megszakadtak a felhők s ott feküdt előttünk a sötétzöld erdő, itt-ott tarka foltokkal. Kedves, vidám képet nyújtott s még a pilóta is gyönyörködve nézte, aki széles e határon nem talált volna talpalatnyi helyet a leszálláshoz. A táj lassan lefelé süllyedt keletnek, a dombok bele-

vesztek a sűrű dzsungelbe. Nemsokára átrágtunk a Mei Khalung folyó fölött, melynek partján apró falvak ülnek elszórtan. Az öntözőcsatornákkal sűrűn csíkozott földeken szép volt a rizstermés.

Bangkok hatalmas síkságon fekszik, a távolban hegyek emelkednek ködösen. A buddhista templomok színes cseréptetőikkel, aranyozott tornyaikkal festőivé teszik a város látképét a levegőből. Bangkoknak valaha Kelet Velencéje volt a neve, mikor a Me Nam folyó, amelynek közelébe települt, még a főutcáját képezte és ide-oda ágaztak ki belőle a csatornák. A víziutakat azonban már régóta szárazföldi utak váltották fel.

A modern betonépületek mellett nyitott fabódé-boltok fészkelnek. A kereskedelem főleg a kínaiak, indusok és európaiak kezében van. Azt mondták nekem, hogy a sziámi népnek több mint 80 százaléka földművelő, a többi pedig állami szolgálatban van.

Benzint vettünk fel Bangkokban (a repülőtér majdnem a legjobb volt, amit láttunk) s elindultunk Singapore felé, ami több mint 900 mérföld Bangkoktól. Délnek vezet az út, Alor Star irányában, ami maláji terület, a sziámi öblön keresztül. Úgy éreztem, mintha álmodnék, mikor ezek fölött a regebeli vizek fölött szálltam, jobboldalamon Sziám, baloldalamon Kambodzsa partjaival. Amint délnek fordultunk a maláj-szigetek keleti része mentén, majd átvágtunk az Alor Star-félsziget fölött, csodulatos, titokzatos neveket láttam a térdemen kiterített térképen: Bang Taphang, Lem Tané, Koh Phratnog...

A tenger itt igazán sárga volt. A láthatár felé beleolvadt a kék égbe, melyen kis csoportokban fehér fel-

hőcskék vonultak. Nem lehetett volna gyönyörűbb időt képzelni. A monszun-szeleket minden kellemetlenkedésükkel együtt hátunk mögött hagytuk. Fred Noonan megjegyezte:

— Már azt hittem, itt nincs is napsütés.

Zöld hegyekkel borított tájék nyílt előttünk. Az egyik szépfekvésű völgy vonalát követtük, mely tenger-től tengerig húzódott el s így vágtuk át a keskeny földterületet. Láttuk Alor Star fölött a repülőteret, de nem szálltunk le, hanem egyenesen Singapore felé tartottunk. Inkább a nyugati partok mellett igyekeztem maradni, mert a hegyekkel borított középső részen zivatarok voltak.

Útközben sok kedves várost láttunk, amik a levegőből majdnem olyanok voltak, mintha csak otthon lettünk volna. Soknak határában megláttuk az ismerős fehér jelzőköröket és a repülőteret. De eltérően az Egyesült Államoktól, itt nem szokás a városok nevét a háztetőkre írni, hogy megkönnyítsék a repülőeknek a tájékozódást.

A lejtőket és völgyeket hihetetlenül mély és sűrű zöld szőnyeg fedte. Néhol akadt egy-egy kis folytonossági hiány, ahol a gumiültetvények felé vezető utak és cinbányák fészkelődtek be az erdő mélyébe. De a zöld növényzet legyőzhetetlen. Csak egy kis ideje legyen s úgyszólván egy éjszaka alatt elnyeli az ember apró irtásait az örökké mohó dzsungel.

Singapore közeledett. Ez a hatalmas város szigeten épült, híres kikötője, amely igen nagy, mint ahogyan

azon a délutánon felülről láttam, mintha apró vízbogarakkal lett volna tele: hajókkal a világ minden részéből. Alattunk a Kelet egyik új csodája, a ragyogó új légikikötő, talán a legszebb a világon. Nem is hittem volna, hogy itt vagyunk a Távols-Keleten, ha abban a pillanatban mikor a földre érve, megállítottam a motoraim berregését, nem ütötte volna meg a fületem a közeli kínai színházból kihangzó zene. Hiába, a Nyugat nyugat, a Kelet pedig kelet mindenképpen. A mi elszigetelt nyugati repülőtereink közelében nem igen tűrnének meg ilyen léhaszomszédságot.

Katonai, stratégiai szempontból Singapore nagyon fontos helyet foglal el a Keleten. Még nincs száz éves a város és máris a tizedik kikötőhely nagyság szerint az egész világon. Tegnap még dzsungel volt itt, a mangrove-mocsarakban maláji halászok, tigrisek, óriáskígyók bujkáltak, ma széles autóutakon bonyolítják le a kereskedelmet Európa, Afrika, India, Ausztrália, Kína, Japán felé. Cint és gumit szállítanak leginkább.

Nem láttuk ugyan, de két utasgép járta meg aznap ugyanazt a légiutat, amit mi. Az Imperial Airways gépje indult elsőnek Rangoonból s utána, napkeltekor, a K. L. M. Douglas nevű aeroplánja. A mi Darázsmotoros Lockheedünk csak tizenöt perccel később kezdte meg az utat. Mind leszálltunk Bangkokban, aztán különböző úton repültünk tovább Singapore felé. Mi érkeztünk elsőnek, öt óra huszonöt perckor helyi idő szerint, mert egyenesen nekivágtunk az útnak és sehol nem álltunk meg.

Másnap reggelre tervezte mind a három gép a továbbutazást, délnek.

Mikor elsőnek Singaporeben leszálltunk, Monnett B. Davis amerikai főkonzul és felesége üdvözöltek minket. Bátor emberek: meghívtak éjszakára. Még akkor is fenn-tartották a meghívást, mikor megmagyaráztam nekik, milyen kellemetlen szokásunk van: már három órakor hajnalban felkelünk, viszont elnyom az álom azonnal ebéd után.

Lefelé

Singaporeból korán reggel egyenesen Jáva felé indultunk. Az út először a nyílt tenger fölött vitt el, aztán Szumatra nyugati partjai mentén, végül át kellett vágnunk mélyen, a délkeleti rész fölött.

Alig repültünk egy órát, harmadszor metszettük át az Egyenlítőt utazás közben s aztán elindultunk „lefelé” Ausztrálázsia legalsó részébe.

A déli félgömb tájai szemnek gyönyörűek, de pilóta-szempontról nem valami megnyugtatóak. A sűrű dzsungelben és mangrove-mocsarakban hiába keres az ember kényszerleszállásra alkalmas helyet. Számtalan apró sziget fölött szálltunk el, melyek smaragd módjára fénylettek a türkisz-kék tengervíz-foglalatban. Majd Jáva hegyeinek ködpáras körvonalai emelkedtek fel a tropikus tengerből. Fokozatosan alakult képpé előttünk ennek a szigetvilágnak elbűvölő szépsége.

Ezernyi apró félsziget és öböl csipkézi ki a jávai partot. Némelyik földnyelven sűrű pálmaliget zöldell szorosan a vízig. Mások partját mintha körülrajzolná a

part keskeny szalagja, elválasztva a sötétebb zöld foltot világosabb zöld pántlikájával a sekély tengervíz gyönyörű türkiszkék színétől, ami a mélyebb helyek felé egyre sötétebb kéké válik. Az apró halászbárkák fehér vitorláit megvillantak a napsugárban ... Olyan gyönyörű látvány volt, hogy a pilótának össze kellett szednie magát, nehogy elfeledkezzék a munkájáról és a műszereiről.

Jáva szép virágoskertjéből hatalmas vulkánikus csúcsok emelkednek az égnek. Északon, India alacsony, lapos vidékén, sok rizsföldet láttunk, de ilyen csatornázást soha. Hatalmas földterületek voltak mindenfelé, melyeket mint a karácsonyi csomagot a többszörösen körülkötött zsinag, osztott apró részekre az öntözőcsatornák vízének barnás szalagja. Még a hegyoldalakra is felért a kiterjedt vízvezető rendszer, melyen lépcsőzetes párkányokat vágtak, hogy a földet felhasználhassák.

Bandoeng gyönyörű város. Ott gubbaszt, a sűrű erdővel fedett hegyek között. Minden megterem itt, a teától és kávétól az európai kerti növényekig, fűszerektől a virágokig. E mellett a világ kininszükségletének 80 százalékát Jáva adja. Nem mintha Bandoengben szükség lenne a kininre, a város kellemes, hűvös éghajlata és egészséges levegője messze földön híres. Rövid ott tartózkodás után úgyis láttam, amit mondtak nekem, hogy a világ egyik modern mintavárosa.

Pontosan egy órával megérkezésünk után Bandoengben telefonon kerestek New Yorkból. Csodálatosnak tűnt. Úgy éreztem, mintha most szálltam volna le Clevelandben a repülőtérre és cédulát találtam volna Jack Berry

kapitány íróasztalán, hogy menjek a telefonhoz. Jack talán még hozzátenné, vigyorogva:

— A férje már megint beszélni akar magával.

Kényelmesen elhelyeztük a hangárban a gépet és a K. N. I. L. M. (helyi vállalat, a Netherlands Airline testvérvállalata, röviden K. L. M.) gépészei szorgos munkához fogtak körülötte. Én közben felfedezési körútra indultam. Legelőször is egy működő tűzhányót akartam megnézni, amelynek kráteréhez félóra alatt felér az ember a gyönyörű és meglehetősen forgalmas hegyi úton. A járókelők beszélgettek, nevetgéltek, némelyik csak sétált, némelyik kosarakat, mindenféle terhet cipelt, de ritkán a fején, inkább a vállára fektetett rúdon lógatva. Az utat párkányokra osztott hegyoldali rizsföldek szegélyezték. Még a legmeredekebb lejtőkön is láttam megművelt földcsíkokat. Nem lehet lusta nép az, amely így kertészkedik.

5000 lábnyi magasságban a fák törpülni kezdtek s a növényzet egyre ritkult. Mire 6500 lábnyira értünk, csak tövises bokrok maradtak, melyek nem bánják a száraz talajt. Már azelőtt is éreztem a kén szagát, mielőtt az utolsó kanyarodót megtettük volna a kráter szájáig. Több száz lábnyira lent, a vulkán torkában, smaragdszínű víz gyűlt össze kis tó gyanánt. Itt-ott sárgásfehér gőz áradt a hasadékokból. Az utolsó kitörés 1910-ben volt, de azért egy vulkánszakértő most is állandóan ott lakik a közelben és naponta méréseket eszközöl, hogy idején észrevegyék az esetleges új kitörési szándékot.

A szakértőt sétáiban mindig két kutya kíséri. Ezek lajstromozott alkalmazottak és hetenkénti fizetésük van.

Ők mennek elől s ha gáz áramlik ki valahonnan, ők az első áldozatok, mielőtt a szakértő veszedelembe kerülne, így védik az életét. Egy kutya már három gázmérgezésen esett keresztül, most nyugalomban van és otthon lopja a napot, míg a többiek folytatják a munkát.

Egy részen a gáz megölte a fákat és elkábította a közelbe jutott állatokat.

A hegy tetején igazán fáztam. Most történt először utunk megkezdése óta, hogy okom volt dideregni. Bőrkabátot vettünk fel és nagyon jól esett.

Egy K. L. M. pilóta otthonában ebédeltünk meg. Ez a társasági ténykedés volt körülbelül az egyetlen, amit az adott körülmények közt megengedhettünk magunknak. Aztán egy nagyon jó szállóban kaptunk szobákat. Az én szobám tele volt virággal s minden olyan tiszta, szép és friss volt, mint ahogyan a holland rendszeret előírja.

Június 24-én úgy gondoltuk, hogy örökre búcsúzunk Bandoengtől, amikor Soerbayaba repültünk, 350 mérföldnyivel tovább, Jáva tulsó vége felé. Azután szépen megfordultunk és visszajöttünk.

Hajnali három óra negyvenöt perckor gyönyörűen be voltak melegítve a motorok Bandoengben. Úgy gondoltuk, ha minden jól megy, átrepülünk Ausztráliába. Akkor aztán az egyik műszer felmondta a szolgálatot. Mindenki segíteni akart, még az is, aki otthon sohasem volt gépész, de délutáni két óra lett, mire annyira rendben volt minden, hogy elindulhattunk. Tekintve a késői útrakelést, éppen csak elértük Soerbayát, mikor a hanyatló nap a közeli estét hirdette. Már a levegőben észrevettük s lezállás után meg is győződünk róla, hogy a műszer még

mindig nincs rendben. Láttuk, hogy egyes munkálatokra szükség lenne még s így végrehajtottam az egész út számomra legnehezebb munkáját: a helyett, hogy tovább mentünk volna másnap, visszamentünk Bandoengbe.

Kitűnő időnk volt, az Elektra tökéletesen repült, a pilóta is, kormányos is alig várta, hogy tovább méheseen... nehéz volt hát józanul és belátóan gondolkozni. De tudtuk, hogy az ilyen fogyatékoság még inkább megnöveli az utazás kockázatait. Bandoengben kitűnő holland gépészek álltak a rendelkezésünkre, így hát a bölcs megfontolás alapján nem is tehattünk mást, mint hogy visszamentünk. Igazán hálára köteleztek mindnyájan. Sohasem fogom elfelejteni a repülőtér személyzetének kedves szolgáltatásait. Külön őrzöm L. H. V. Oyen ezredes, repülőparancsnoknak, H. A. Vreeburg főmérnök szíveségeinek emlékét, de az összes munkásoknak is nagyon szeretném még egyszer megmondani, hogy: Köszönöm!

A késésnek volt némi kis vigasztaló oldala is. Mikor a baj alapokat sikerült felfedezni és a javításnál már nem volt reám szükség, maradt időnk egy kis városnézésre. Sőt, még a szomszédba is átrándultunk, Batáviába, ahol Fred jó ismerősei, Mr. és Mrs. Fadden laktak és meghívtak minket.

Repülőgépen húsz perc Batávia Bandoengtől, de autón három óra. Autón mentünk, hogy lássuk a környéket közletről és visszafelé repültünk.

Batávia Holland Kelet-India fővárosa. Valaha fallal körülvett erődítmény volt, ma már csak a városkapu emlékeztet a hajdani harcos időkre. A kapu közelében éppen javában folyt a halvásár, a halászok az aznapi zsákmányt

vitték piacra. A legtöbb halat banánlevelekbe csomagolják. Régi csatorna folyik végig a városon, ebben mossák a bennszülöttek ruháikat és ebben fürödnek is. Akárhová teszük be a lábukat a hollandok, úgy látszik, ott mindjárt van csatorna és tisztálkodási lehetőség.

Batáviában szemkápráztató kincsek vannak a nyugati idegen számára. Akármilyen szép holmikat láttunk, nem terhelhettük meg az Elektrát vásárolt portékával. Hogy elkerüljük a kisértést, szerződést kötöttünk Freddel, hogy egyikünk sem vesz semmit. Egyetlen kivételt tettem a szigorú fogadás alól. Kis kés volt, hüvelyben. Csodálatosan szép kézimunka. Egy kovácsmester kis műhelyében találtam. Amint a gyönyörű jávai fegyvereket néztem, eszembe jutott egyik washingtoni jó ismerősöm, John Olivér LaGorce geográfus szép gyűjteményé. Egyetlen dísztelen darab egy egyszerű kés ott, az, ami velem volt az Atlanti-Óceán fölötti utamon. Most azt terveztem, hogy ezt a kis jávai tört a Csendes-óceánon viszem keresztül s aztán felajánlom a gyűjteménybe.

Aki Batáviában jár, annak feltétlenül ennie kell a ryst tafélből, ami főtt rizs, huszonegyféle körettel. Van ott csirke, másféle hús, tojás, hal, dió, zöldségféle, — és minden tálat más pincér hord körül. Mi sem voltunk kivételek. Miután végigettük, teli voltam háziasszonyi lelkesedéssel, hogy én is megpróbálom ugyanezt Kaliforniában, odahaza, persze az ottani piac lehetőségei alapján és a sok pincér helyett filippinói kis inasunkra mérsékelve.

Vegre csakugyan elmentünk Bandoengből, vasárnap, június 27-én. Azt reméltem, aznap elérjük Port Darwint, Ausztrália északi partján. De aki keletre repül, annak

számolnia kell a fogyó órákkal. Minden nap rövidebbé válik. Az embernek vigyáznia kell, hogy gondoljon reá, különben nem veszi észre a naplementét. Pedig nem tanácsos a hirtelen beálló sötétségben odakint maradni. Koepang és Ausztrália között például másfélóra vesztesége van az embernek.

Így aztán, mire ötórai repüléssel Koepangba értünk, túlságosan késő lett már hozzá, hogy még aznap tovább induljunk Darwinba. Ott maradtunk hát éjszakára a kedves kormányzósági pihenőben, azzal a feltett szándékkal, hogy másnap a szokott időben, hajnalhasadtakor, útra kelünk.

Koepang Timor szigetének legdélibb sarkán épült. Utolsó pontja a holland szigeteknek, melyek délnek sorakoznak, Szumatrától keleti irányban. Timor szigetének fele azonban nem holland, hanem portugál fennhatóság alatt van.

Mikor Bandoengből elindultunk, az első 400 mérföldnyi utat a csodásan szép Jáva fölött tettük meg, ami valóban olyan, mint egy óriási park. Aztán láttuk a levegőből Bálit, a különös táncok, szép viseletek, még szebb bennszülöttek sokat fényképezett szigetét, a dolce far niente agyonreklámozott paradicsomát. Innen átmertünk a Sumbawa-sziget fölé, éppen csak érintettük Florest és átvágtunk az Arafura-tenger széles kiágazásán Timor felé.

Amint elhagytuk Jávát, a geográfiai jellemző vonások egyszerre megváltoztak. Az előbb buja tropikus táj helyett most lassan, fokozatosan egyre szárazabb, kopárabb lett a környék. Timor-sziget egészben különbözik Jávától. A levegő nagyon száraz, fa, növényzet alig van.

A repülőtérről körül úgyszólván semmi, vagy csak nagyon kevés művelt földdarabot láttunk, a légikikötő egész területét hosszúszerű, száraz fű nőtte be, mely az erős szélben ide-oda hullámzott, mikor megérkeztünk.

A repülőteret erős kőkerítés veszi körül, hogy a vad-disznókat távoltartsa. Kitűnő természetes leszállóhely egyébként. Kiszolgálásról, kényelemről nem igen volt szó. Kis fészert áll csak ott, benne benzinraktár. Ennél fogva szépen ki kellett kötnünk az Elektrát és letakarunk éjszakára. A repülőgép gondos letakarása nagyon sok figyelmet igényel. Nem igazi pilóta az, aki el tud aludni, ha nem tudja, jól gondoskodtak-e a gépjéről.

Munkánk nagyon mulattatta egy közeli falu bámeszkodó lakosságát. Mikor a széljárás szerint megfordítottuk az Elektra orrát, az összes férfiak vidám zajongással segítettek és tolták, lökték, amerre kívántuk.

Aztán körülnéztünk egy kicsit Koepangban. A város ott gubbaszt a sziklák tetején. Kanyargó, kövezett út vezet hozzá. Jókora kínai negyede van, ahol a legkülönbözőbb portékákat kínálgatják. Mindent meg lehet kapni. A város kint van a parton és a tenger köröskörül olyan szép, hogy azt hinné az ember, a halak is szívesen lakják. A halpiac kicsiségét tekintve, arra következtettem, hogy a halászat nem túlságosan fontos hivatás Timor szigetén.

Éppen vacsorázni akartunk a pihenőben, amikor egy bennszülött muzikus jött oda a küszöbre különös hangszerével Bambuszból készült és réz meg acél drótok voltak rajta. Sesando a neve. Nézegettük, miből van tulajdonképpen a húr, eleinte azt hittük, valami fának a rostja. Bár nagyon erősen elhatároztuk, hogy semmi né-

ven nevezendő csomaggal nem súlyosbítjuk az Elektra terheit, nagyon nagy kísértésben voltunk, ne vigyünk-e Bing Crosby barátunknak egy ilyen szerszámot.

A Timor-tengert Koepangtól három óra és huszonkilenc perc alatt repültük át. Hétezer lábnyi magasságban szálltunk pihés felhők között, erős szélben. Talán ez volt az oka, hogy egyetlen cápát sem láttunk, pedig mindenki előre figyelmeztetett reá, hogy sok a cápa arrafelé. Will Beebe bezzeg nagyokat nyelt volna hozzá, ha hallja, miket mondanak a cápákról, mert ő annak a nézetnek a híve, hogy a cápa ártalmatlan állat. Timor szigetének környékén a cápafogás jó üzlet egyébként.

Port Darwin körül élénkzöld volt a víz a levegőből nézve, amikor megérkeztünk. A szárazföldről közeledve, kis bárkát láttunk meg nem messze s erősködtem, hogy az bizonyosan gyöngyhalász csónakja. (Szálljunk le a bárkára és vágjuk zsebre a gyöngyöt, — ezt a felháborító ajánlatot nyújtotta ki nekem Fred egy darab papírra ráfirkálva!) Itt a gyöngyhalászat a legfőbb ipar, ha lehet ilyen romantikus foglalkozást iparnak nevezni. Port Darwin egyébként nem ipari város, inkább kormányzati központ.

Ausztrália északi partja más, mint amilyen Koepang környéke volt. Ott cikk-cakkos, szaggatott hegyek emelkedtek a hajnali ég felé, itt pedig, amennyire a szem ellátott, a véghetetlen síkságon véghetetlen sorban fák állodogáltak.

A repülőtér jó és nagyon könnyű megtalálni. Amint megérkeztünk, azonnal lecsapott ránk egy orvos és alaposan megvizsgált, nincs-e valami tropikus betegségünk.

A közelünkbe sem jöhetett senki, míg egészségesnek nem nyilvánítottak. Igaz, ha már szükségesnek tartják az ilyesmit, akkor végezzék alaposan. Nem is vettem zokon a módszert, bár a forraságok hátráltatták a benzin-felvételt.

A vámhivatalnokok viszont úgy kiforgatták az Elektrát, mintha óceánjáró hajó lett volna. Ezt azonban már siettettük. Annál is inkább, mert hiszen alig volt valami a gépben. Néhány szerszám, benzin, olaj meg holmi apróság. Hamar is ment az egész. Darwinban egyébként besomagoltuk az ejtőernyőket, amiket mostanáig hoztunk magunkkal és postán küldtük haza. A Csendes-Óceán fölött úgysem érünk az ejtőernyővel semmit.

Két vágyam volt Ausztráliára vonatkozóan. Az egyik, hogy találkozzam Jean Battennel, a híres zeelandi női pilótával. A másik, hogy úgynevezett koala-medvét lássak. Sajnos, egyik sem teljesült. Csak kedveshangú üdvözlőtávirat jött, jókívánatokkal, Miss Battentől, aki éppen Sidneyben időzött.

Fred meg én délután megismerkedtünk C. L. A. Abbott úrral, az északi területek kormányzójával. Kedves meghívásokat adott át nekünk különféle alkalmakra, de sajnos, nem igen fogadhattuk el egyiket sem. Hajnalra véget ért az ötödik földrészen való rövid tartózkodásunk és elindultunk keletre hazafelé . . .

Lae

Lae, Új-Guinea, június 30-án. Hét óra és negyvenhárom percen át tartó repülés után, mint rendszeren, erős szél ellenében, ideértünk Ausztráliából, Port Darwinból 8 az Elektra most itt pihen a Csendes-óceán partján. A Huon-öböl mögött a messze végtelenségben terjed a víz. Valahol a láthatár mögött fekszik Kalifornia. Mostanáig 22.000 mérföldet tettünk meg. Még 7000 van hátra ...

Darwinból jövet kissé északnak fordultunk keletről, átvágtunk Arnhem Land északi partján a Wellington-dombok felett, ami az ausztráliai északi területek legmagasabban fekvő része. A távolság Port Darwin és Lae között körülbelül 1200 mérföld volt. Talán kétharmadrészét víz felett repültük át, láttuk az Arafura-tengert, a Torres-szorost s a Pápua-öblöt.

Új-Guinea felé középúton szeszélyes alakú szigeteket láttunk. Néha mintha csontos ujjak mutattak volna fel többszáz láb magasságban az égre.

Figyelmeztettek, hogy ezen a tájon gyakran nagyon alacsonyan járnak a felhők, jobb tehát, ha inkább magasabban jár a pilóta, mint hogy megkockáztassa valamelyikkel az összeütközést.

Új-Guinea hosszában is magas hegylánc terpeszkedik északnyugat—délkeleti irányban. Port Moresbyt láttuk az innenső oldalon, de át kellett kapaszkodnunk a hegyek fölött, hogy megkeressük Laet, ami a nyugati partok lapályos részén fekszik.

Az út folyamán egyre magasabbra kellett szállnunk s a végén már fenn jártunk 11.000 láb körül, hogy a szembejövő alacsonyan járó felhőkön felülkerekedjünk. Még így is gomolyogtak felettünk a kumuluszfelhők. Gombamódra nőttek, csodálatos gyorsasággal formálódtak tornyokká, ezerféle alakzattá a hanyatló nap fényei és árnyai között. Tündérmesébe való égi világ volt. groteszk felhőszörnyetegekkel, amelyek mintha valami emberfölötti, néma bölcseséggel néztek volna bennünket, amint folytattuk utunkat a fényesfehér felhővölgyek mélyén. De az ijesztő hegyormok csak sötétszürke ködpárából voltak és szétfoszlottak, amint a közelünkbe értek. Jobb volt így, mintha igazi szilárd hegycsúcsokkal kellett volna bújócskát játszsanunk. Vegül, mikor az elméleti számítások szerint elég messze voltunk, óvatosan lefelé kezdtünk ereszkedni. A ritkuló felhők illedelmesen visszavonultak s mi ott találtuk magunkat, ahol lenni szerettünk volna, a hegylánc nyugati lejtői fölött. Nem messze kanyarodott előttünk a partvonal. Arrafelé igyekeztünk, megtaláltuk Laet és leszálltunk. Hálásak voltunk, hogy sikerült az elhagyatott tengervidék és sűrű

dzsungel fölött ilyen szerencsésen átrepülni, — idegenek, idegen tájon ...

Lae egy nagy öböl sarkában fekszik, kanyargó folyó mellett. Itt van a Guinea Airways Company központi vezetősége. Ez a társaság rekordot állított fel az utasszállításban és sok bányászati felszerelést is vitt a nehezen megközelíthető aranytelepekre. A legnehezebb gépeket, melyek a fúrásnál vannak használatban, több tonnát szállítottak el a repülőgépek. Más módon nem lehetett volna odavinni a gépeket s talán sok arany maradt volna beláthatatlan időkön át a hegyek mélyén az aviatika eredményei nélkül.

A rendkívül nehéz terepet tekintve, meggyőződésem, hogy az itteni pilóták nagyon nehéz és jelentős munkát végeztek. A laei repülőtér hosszú sáv, amit a dzsungelből vágtak ki és hirtelenül végződik egy sziklafalnál a vízparton. Háromezer lábnyi hosszú, a talaj minden időben szilárd, kemény. Vannak hangárok is, de a nagy forgalomhoz kevés és mindig marad néhány gép a szabad levegőn is. Észrevettem, hogy ezek mind fémből való gépek. Állandóan szolgálatot teljesít itt egy másik Lockheed Elektra is, édestestvére az enyémnek.

Szállóba mentünk, ami egy körülbelül tizenkét éve megszűnt társaság tulajdona volt. Hallottam, hogy körülbelül 1000 európai él az öböl körül. Hogy a bennszülöttek hányan vannak, azt nem tudom.

A levegőből nem láttunk falvakat a föld belső részében. Azt hiszem, lehetetlen is lenne megtalálni a sűrű növényzet között.

Nagyon érdekesek azonban a partkörnyéki falvak,

amelyeket a sekély vízbe építettek. Hosszúkás, szalma-fedeles alkotmányok ágaskodnak óvatosan a sárban álló cölöpépítmények tetején. Néhol két-három ilyen szivaralakú kunyhó bújik össze, elől közös az emelvény erkélyszerű része.

Érdekes az is, hogy sok bennszülöttet láttunk egészen platinaszőke hajjal, hidrogénhyperoxiddal festették s nagyon különös volt hozzá a napégette barna fejbőr. Lehet, hogy az asszonyok is szőkítik a hajukat, de kevés asszonyt láttam. Úgy tűnt, a férfiak egyedül foglalatostkodnak a házbeli és házkörüli munkákkal.

Mindenki olyan kedves és szolgálatkész volt itt is, mint mindenütt. Ennivaló, forró fürdő, gépész, rádió- és idő jelentések, tapasztalt itteni pilóták tanácsa, — minden készen várt. És mint mindenütt, itt is kedvünk lett volna még egy ideig maradni.

De hiába, holnap végigszaladunk majd a repülőtér hosszú kifutóján, hogy elinduljunk kelet felé. Hogy minnennyel el tudunk-e készülni addig, majd még elválik. Ha nem, akkor nem lehetünk otthon július negyedikére, mint ahogyan reméltük, bár egy napot nyerünk a kaliforniai naptár szerint. Itt már szerda van ma, ott még csak kedd.

Következő ugrásunkkal át fogjuk metszeni a 180. délkört, a nemzetközi időszámítási vonalat, ahová az órák minden huszonnégy óra után visszatérnek.

Július elseje. „Börtön nekem Dánia” — mondta Hamlet. És Lae, akármilyen szép is, akármilyen érdekes és újszerű, a két repülő számára csak ez. Hiszen az Elektra készen áll a leghosszabb útszakasz előtt, szeretné

már megkezdeni a 2556 mérföldes repülést Howland szigetéig, a Csendes-Óceán közepén.

A monoplán teli van rakva benzinnel és olajjal. Több már nem is férne reá. De a szél rossz irányból jön és fenyegető felhők járnak az égen. Rákényszerített az idő, hogy ma még itt maradjunk.

Hozzá még Fred Noonan, rádióvételi nehézségek miatt, képtelen volt a chronométerekeket beigazítani. Már pedig pontos időmérés nélkül képtelenség a légi navigáció. Howland olyan elenyésző kis pont a Csendes-óceánban, hogy minden segédeszközt fel kell használnunk a tájékozódáshoz.

Fred meg én erősen dolgoztunk az utóbbi két napon. Átcsomagoltunk mindent a gépben. Kiszedtünk belőle minden nélkülözhetőt. Még személyes ingóságainkat is csökkentettük, éppen csak a legszükségesebbeket tartottuk meg, így aztán reméltük, hogy könnyebben utazhatunk, mint akármikor eddig. Frednek nincs egyebe, mint egy kis bádogdoboza, amit Afrikában szerzett, de az is zörög, úgy hallom. Tehát nem lehet teli.

Bár nagyon nyugtalanok vagyunk és csalódást érzünk, amiért nem indulhattunk már ma, volt bennünk annyi kedv, hogy egy kis szelíd felfedezőutat tegyünk a környékre.

Kölcsönkértünk egy teherautót a szálló vezetőjétől. Fred ült a kerékhez, mert a bennszülött soffőr lázas lett. Aztán nekiindultunk a nem emberkéz építette útnak. Átgázoltunk egy csillogó kis folyón, ami nehéz esők után, — szokott jelenség ez a trópusokon, — zúgó, rohanó árrá szokott dagadni, aztán olyan magas fűben zörögtünk

tovább, hogy ki sem látszottunk belőle. Egy falu közelében gyönyörű kókuszdió-ligetbe jutottunk. A bennszülöttek főleg saját használatukra természetik a kókuszdiót, nagyon keveset visznek innen a kereskedelmi piacokra.

A falvak többé-kevésbé egy központi nyitott tér körül épülnek. Minden kunyhó cölöpökön áll, alattuk a kutya meg disznók laknak. Elmondták nekünk, hogy a bennszülöttek a disznókat is betaníjták házőrzésre. Fred erre azt felelte, hogy neki nem tetszene, ha valamikor éjjélkor jönne haza és megharapná a házőrző disznó.

Némelyik kunyhó eresze alatt cifra faragványok díszlenek, groteszk, tarkára festett négylábú állatok meg krokodilok vannak többségben. Emlékeztettek azokra a faragott állatokra, amelyeket Afrika némely részében láttunk.

A faluban találkoztam végre több bennszülött asszonnyal is, mostanában úgyszólván egyet sem láttam. Egyikük kis fekete főzőkatlan fölé hajolt, amiből két óriási káposztafej gömbölyödött ki. Láttam még másféle ismerős növényt is, ami a környéken nő, de a legtöbb élelmiszert, amit itt használnak, más vidékekről / importálják.

A benzinen kívül semmi mást nem vásároltam Laeben, mint egy itteni tájszólású angol szótárt, két shillingért. Megérte a pénzt, mert megtanultam, hogy minden bennszülött asszonyt Marynek neveznek. Egy kicsit nehéz volt megérteni, miért forgatják ki a legtöbb kifejezést és miért használnak nehezebb formákat az egyes fogalmakra, mint az irodalmi angol nyelvben.

A bennszülötteknek mindenre megvan a saját külön

kifejezésük. Így például a repülőgép: „balus” vagy „bids”. A kis repülőgép csak „bai nutung” vagyis „bogár”. Az én gépem külön elnevezést kapott, megkülönböztetendő a többi fémrepülőgéptől, melyeknek azonban rovátkás a borítólemezük. A Lockheed egészen sima és a bennszülöttek egy találták, hogy azokhoz a pléhdobozokhoz hasonlít, amelyekben kétszersültet szoktak ideszállítani Angolországból. Ennélfogva így emlegetik: „a kétszersületes doboz”.

Új-Guineában gyakori a földrengés. Azt mondták nekem, hogy alig egy éve meglehetősen nagy partrészt omlott egy földrengés alkalmával az öbölbe s ez alkotja a mostani kis kikötőt. Azt is hallottuk, hogy a szárazföldnek vélt talaj egy része csak iszap, amit az összefonódott alsó növényzet tart egyben. A folyók mentén néha egy-egy darab ilyen földterület elszakad és sziget módjára száz mérföldet úszik a tengeren, mielőtt szétomlana. Néha néhány állat is rajtavész.

Itt volt persze az örök dzsungel is, hogy kutatóútra csábítson minket. Emlékszem a történetekre, amiket Martin Johnson és Osa, a felesége mondtak el nekem Új-Guineában átélt régebbi kalandjaikról. Azt hiszem, itt jártak első közös expedíciójuk alkalmával. A sziget belső része csupa titokzatos homály, fejjadászokkal, törpe népséggel, igazi kannibálokkal. Akár a sivatagnak, vagy a tengernek, a dzsungelnek is erős vonzóereje van. Bár tölthettem volna itt békésen több időt, hogy jobban megnézzem ezt a különös vidéket.

Alig egy hónappal ezelőtt a Csendes-Óceán másik partján álltam és nyugat felé néztem. Ezen az estén kelet

tele néztem a Csendes-Óceán távolba vesző vizét. A közbeeső gyorsan messzetűnt napokon az egész világ szélessége elvonult előttünk, kivéve a széles tengert.

Jó érzés lesz, ha ezen a kockázatos repülőúton is túl esünk végre.

— (Dróttalan táviró jelentés a Herald-Tribune számára, New York.) *Lae, Új-Guinea, július 2. (Péntek.)* Amelia Earhart délelőtt tíz órakor elindult Howland szigete felé, hogy leszállás nélkül 2556 mérföld utat tegyen meg a Csendes-óceánnak olyan részén, melyen még nem járt repülőgép sohasem.

Amelia Earhart Darázs-motoros Lockheed Elektra-gépe nehéz teherrel könnyen indult, de a kifutó végétől csak ötven yardnyira volt, amikor felemelkedett a levegőbe.

— Az Itasca fedélzetén (a-Howland-sziget felé útban).

Július 2. Amerikai tengerészeti kiküldöttek és parti őrségek ma egész éjjel állandó szolgálatot teljesítenek a föld egyik legelhagyottabb partjának vonalán, hogy segítségére legyenek Amelia Earhartnak útja leghosszabb és legveszedelmesebb szakaszán. Az Itasca és Ontario hajók hírt vártak Laeből az indulásról Howland szigete felé, ami Amerika legelőretoltabb őrpontja, elenyésző kis földdarabka a déli Csendes óceánon.

Amelia könyvét ezzel a néhány sorral fejezem be, amit egy nekem szóló leveléből vettem ki. Veszedelmes vállalkozás előtt állt, amikor írta, megkért, hogy csak akkor olvassam el, ha az út csakugyan utolsónak bizonyul.

G. P. P.

Kérlek, értsd meg, hogy én teljesen tisztán látom a kockázatot, de meg akarom tenni, mert érzem, hogy meg kell tennem. Az asszonyoknak éppen úgy meg kell próbálniuk mindent, mint a férfiak teszik. És ha valami nem sikerül, ez csak kihívó buzdítás a többiek számára.

BÁTORSÁG

*Bátorságot kíván az élet árul
a békéért, különben sose tárul
az ég eléd.*

*és nem borzaszt a zord magány, a csönd vagy
a nyers öröm, ha megsuhintja fönn vad
szárnya neszét.*

*Élet! Mi van, mit adhatnál ajándok
enyhíteni rongy valód, únt lomhaságod,
ha nem merünk?*

*A lélek útja? Válassz s tudd meg: így jó
s méltó: fizetni bátorsággal illő
drága derüink.*

Amelia Earhart

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

Előszó.....	7
Míg valaki pilóta lesz.....	11
Első repülésem a Csendes-Óceán fölött	26
Mexikói út.....	40
Előkészületek.....	49
Repülés Honoluluba	62
Közjáték.....	78
Miami.....	89
Start	98
Paramariboig.....	107
Fortaleza és Natal.....	118
A déli Atlanti-óceán.....	129
Dakar.....	137
Közép-Afrika.....	144
A Vörös-tengerig.....	155
Arabia fölött.....	165
Karachi	174
Monszunszelek.....	183
Akiqbtól Singaporeig.....	191

Lefelé.....	199
Lac.....	209
Két távirat.....	217
Amelia levele.....	218
Bátorság (Amelia Earhart verse).....	219