

KARDHAL

BRIT ANYAHAJÓK ÉS PILÓTÁIK

1939-1945

A II. VILÁGHÁBORÚBAN

JOHN KILBRACKEN

AQUILA KÖNYVEK
SOROZATSZERKESZTŐ: DR. MOLNÁR GYÖRGY

A mű eredeti címe:

Bring Back My Stringbag

Swordfish Pilot at War 1940-1945

Copyright © Lord Kilbracken, 1979,1996

All rights reserved!

A fordítás a LEO COPPER Kiadó

1996-os kiadása alapján készült

Fordította: Szentgyörgyi József

Hungarian translation © Szentgyörgyi József, 1998

Borító: © GRAPH ART

Fedéltipográfia: GRAPH ART

Kiadja: az Aquila Könyvkiadó

Felelős kiadó: Rácsay László ügyvezető

Felelős szerkesztő: dr. Molnár György

Műszaki vezető: Labancz László ügyvezető

Műszaki szerkesztő: Pintyéné Krucsó Mária

ISBN: 963 9073 44 X

A nyomás a debreceni

Kinizsi Nyomdában készült, az 1998. évben

Felelős vezető: Bördös János ügyvezető igazgató

Terjeszti: A LAP-ICS Könyvkiadó és Kereskedő Kft.

Felelős vezető: Kiss Ernő és Rózsa Csaba ügyvezetők

LAP-ICS Kereskedőházak

Budapest · Debrecen · Miskolc · Nyíregyháza

TARTALOM

- I. *Kharón nyomában* 13
- II. *Kasszandra a flipperasztalok között* 29
 - III. *A Sajtorták* 59
 - IV. *Az arany negyedpennys* 83
 - V. *Repedés a páncélon* 115
 - VI. *Kobrák és krokodilok* 143
 - VII. *A lunenburgi szkúner* 167
- VIII. *A madáreleség és más mesék* 187
 - IX. *Fellegekben járva* 205
 - X. *Murmanszk oda* 229
 - XI. *Murmanszkból haza* 247
 - XII. *Nem nagy búmmal* 269
 - 1. függelék 289
 - 2. függelék 293
 - 3. függelék 297
 - Névmutató* 299

A SZERKESZTŐ ELŐSZAVA

Amíg el nem olvastam ezt a könyvet, én is azt hittem, hogy a cekker az a háló, amivel a nagyí a piacra jár. Azt csak e műből tudtam meg, hogy Kardhal (Swordfish) és Cekker közé egy adott történelmi helyen és időben joggal tettek egyenlőségjelet. Ennek a nagyon sajtóságos háborús emlékiratnak az írója, John Kilbracken azonban ír lord, és ez sok mindent megmagyaráz. Az írek mindkét világháborúban tízezzel álltak be önként a brit fegyveres erőbe, hogy harcoljanak a németek ellen. Ugyanakkor írek maradtak, tehát bohém, italban, mesében, bunyóban és szép nőkben örömeiket lelő született függelemsértők. Szerzőnk ráadásul nem is számított arra, hogy egykor majd ő öröklí a lordi címet, tehát John Godley önkéntes tartalékos tengerésztisztként és pilótaként húsz éve teljes lendületével vetette magát a háború és az élet sűrűjébe. Külön szerencsénk, hogy nemcsak a memóriája nem hagyta cserben, hanem az önkritikája sem, pedig hány emlékirat írójával megesett már mind a kettő.

A könyv másik főszereplője a Fairey Swordfish kétfedelű haditengerészeti bombázó, azaz a Cekker. Ez az elavultnak látszó gép szolgált azokon a kísérő repülőgép-hordozókon, amelyek nélkül a német tengeralattjárókat nem lehetett volna legyőzni az atlanti csatában. A nagy repülőgép-hordozókról az *Akagitól* a *Nimitzig* már sokat olvashattunk, de magyarul ez az első könyv, amely a típus törpéiről szól. Kilbrackent a hadiszerencse elvetette az Oroszországba tartó konvojok kíséretébe is, s néhány igen érdekes dolgot tudhatunk meg ezekről a szovjet történetírás által szívósan elbogatellizált hadianyag-szállítmányokról is.

Végül pedig van a könyvnek egy manapság szokatlan vonulata is: Godley-Kilbracken a saját példáján bemutatja, hogy a

pilóta sem emberfeletti lény, „a levegő hőse” vagy Top Gun filmsorozat hőse, hanem ember, akinek urambocsá! még a repülésből is elege lehet. Azért ha választhatnék, én Godley sorhajóhadnagyot ültetném a botkormányhoz.

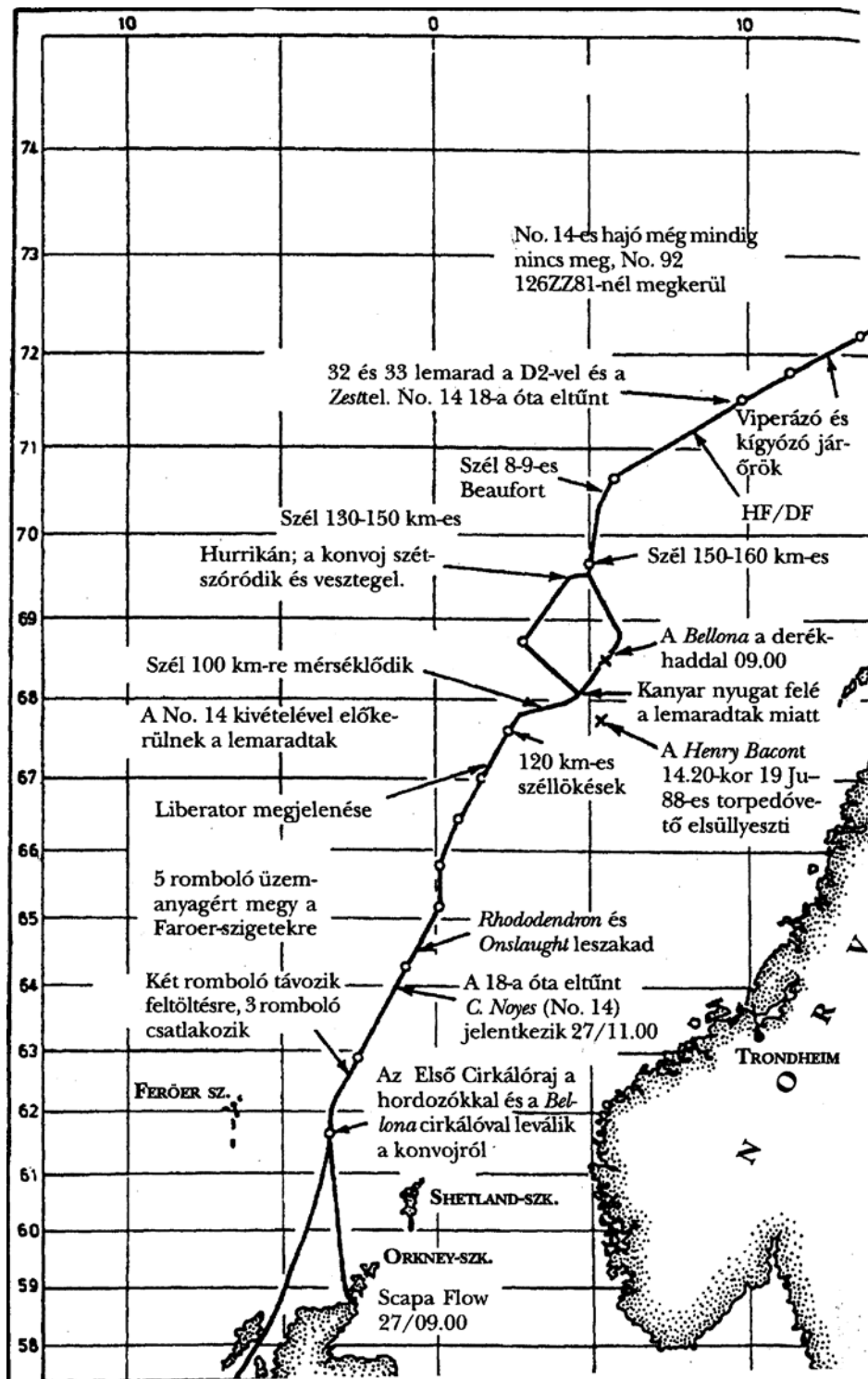
Dr. Molnár György

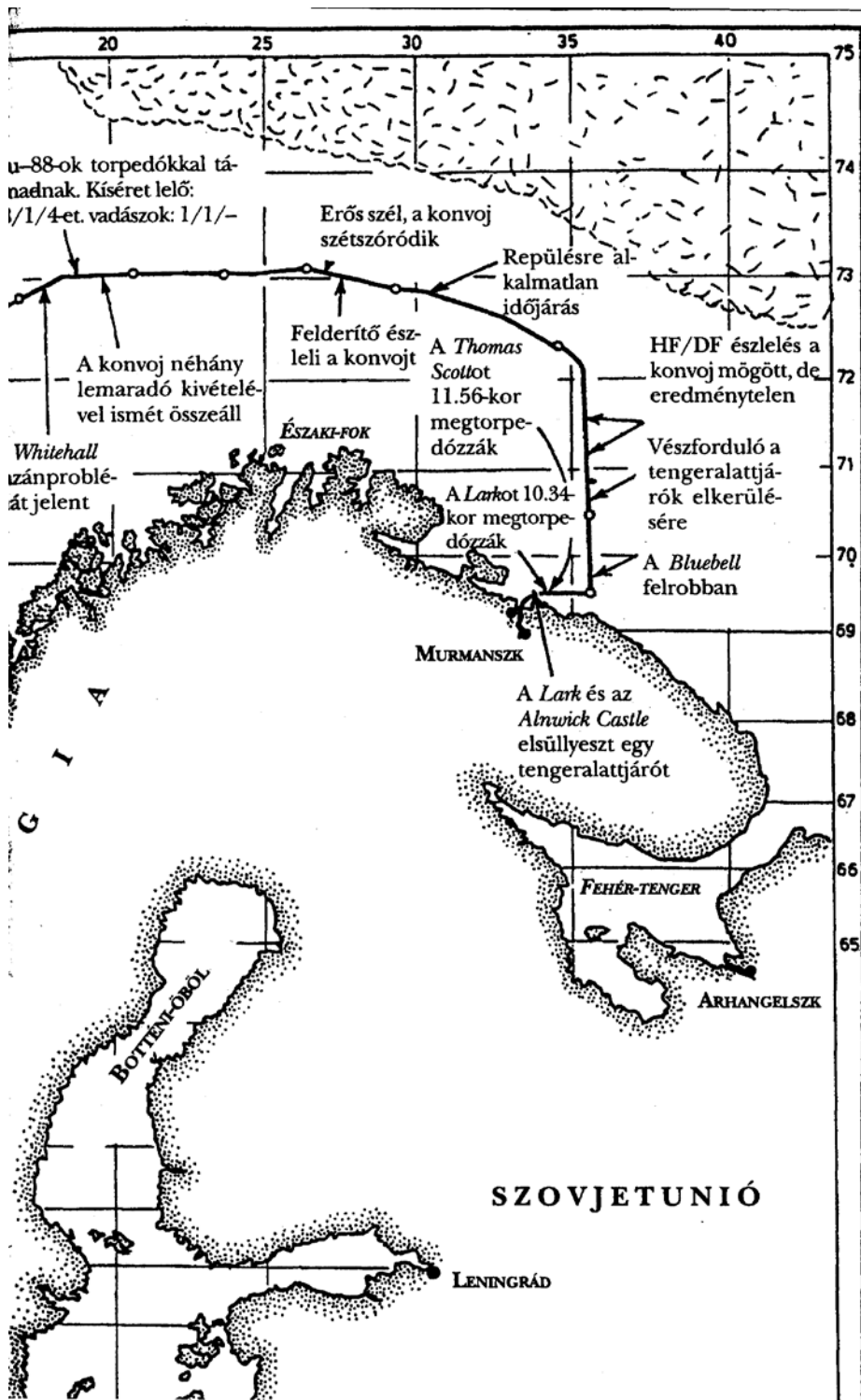
KÖSZÖNET

Legfontosabb forrásom a repülési naplóm volt, amelybe minden felszállásomról feljegyzést készítettem. Ezt egészítette ki emlékezetem, amelyet elérhető kortársaim segítségével pontosítottam és bővítettem. Különösen sokat segített a néhai John W. Bennett (Jake), Brian Walsh Atkins, Arthur T. Ingham (Bertie), David B. Moffat (Doki), és Charles S. Simpson (Charlie). Fölöttébb hálás vagyok türelmükért és segítségükért David Brownnak, a védelmi minisztérium haditengerészeti-történelmi osztálya vezetőjének, kollégáinak: Alan Francisnek és Robert Coppocknak, valamint Miss Reillynek, a Haditengerészeti-történelmi Könyvtár munkatársának, továbbá az Országos Levéltár munkatársainak (és számítógépeinek).

Az áttanulmányozott kötetek közül legtöbb hasznát a következőknek vettem: Terence Horsley: Find, Fix and Strike; Sir Arthur Hezlet admirális: Aircraft and Sea Power; Kenneth Poolman: The Catafighters; H. A. Taylor: Fairey Aircraft és Dr. G. Hümmelchen és Dr. J. Rohwer: Chronology of the War at Sea.

Végezetül: ugyancsak hálás vagyok Pennynek, volt feleségemnek, aki ötven éven átvezetett naplója révén sok már elfelejtett közös élményt segített felidézni.





*A Swordfish a Peggyvel
szárnyal,
a Taurus rossz ócskavas,
míg a Swordfish vidáman
röpköd,
az Albacore földön rohad.*

*Hozd hát, hozd hát,
hozd vissza nékem a
Cekkerem!
Hozd hát, hozd hát,
vissza a Cekkert nekem!*

ALBACORE-PILÓTA DALA; 1941
KÖRÜL

I.

KHARÓN NYOMÁBAN

Épp csak elcsípem a vonatot. Végigrohanok a Waterloo pályaudvar peronján, és pontosan abban a pillanatban ugróm föl az utolsó, zsúfolt vagonba, mikor felharsan az indító forgalmista sípszava. Sportzakó van rajtam, szürke nadrág, hajam frissen kurtítva a haditengerészet által engedélyezett hosszra. Kimerült, zilált matrózok – a Londonban töltött eltávozás átmulatott éjszakájából jönnek –; egyikük száján még ott virít babája rúzsának vörös, elmázolt nyoma. Egy másik ezt látva, a keze fejével megtörli saját ajkát, noha az ő esetében erre semmi szükség. Evakuált gyerekek kartondobozban hordozott gázálcaccal, és sikoltozó, ideges anyák; a szerelvény a biztonságos állomásokon útközben ki-kiokádja majd magából őket. *Tit-Bits*-et és *Reveille*-t olvasgató *turen*-ek¹ fekete pamutharisnyában, kerek, pörge kis kalappal.

Szemügyre veszek egy alvó matrózt; nyitott szájjal terül el a kupé sarkában. Ormótlan, fekete bakancs, trapéznadrág, szemre billentett sapka, hajónév nélküli HMS-sapkaszalag². Lehet, hogy holnap már én is ilyen leszek? Vagy talán már ma? Ho-

gyan kell megkötni azt a szalagot, hogyan kell föltenni a gal-
lért, hogyan kell ilyen hanyag eleganciával megcsomózni ezt
a fekete selyemkendőt, és hogyan kell pontosan a megfelelő
szögben félrecsapni a sapkát? Az egyetlen haderőnem, amely
XIX. századi jelmezben vívja meg ezt a háborút.

Mozdonyunk végül beliheg a portsmouthi kikötő pályaud-
varára, innen komphajó visz át Gosportba. Még sose jártam
ott. Egy aszott tengerészt lesek: sapkája szalagján *St. Vincent*
felirat, vállán oldalzsák. *St. Vincent!* És is oda tartok! Nem a
hajóra, hanem a laktanyába. Ő még nem tudja, és én nem
árulom el neki, de egy óra múlva a bajtársa leszek! Ha köve-
tem, odavezet; Kharónként visz át a határfolyón. Le a rámpán
nyomában a komphajóra, aztán keresztülimbolygunk az öb-
lön. Július elseje van, süt a nap. 1940-et írunk. Szürkés-kék
hadihajók horgonyoznak a vízen, egyelőre még azt sem tu-
dom, melyik a cirkáló, melyik a szlúp. Kétpennys utazás egy
zöld emeletes busszal takaros kertvárosi utcákon. Jobbra ha-
talmas kapu, árboc, rajta a *White Ensign*³. Gigantikus gyakor-
lótér. Kharón leszáll, követem.

Nyomasztó félenkség fog el, még annál is sokkal rosszabb,
amit akkor szenvedtem meg, mikor először mentem iskolába
vigasztaló anyai kíséret nélkül. Öt perc toporgás kis barna bő-
röndömmel a kezemben, bátorsággyűjtés a belépéshez. Utolsó
civil pillanataim. A kapu másik oldalán jól megtermett tenger-
észek jönnek-mennek. Egységek gyakorlatoznak tisztek har-
sány vezényszavaira. Hány száz beavatott tengeri medve és
öregmatróz vár rám, hogy minden titkaik ismeretében gúny
tárgyává tegyen? A gyakorlótér túloldalán vörös téglás háló-
épületek. Igaz-e a haditengerészek körében dívó homoszex-
ualitásról rebesgetett szóbeszéd? Hogy hetekig hajóznak a
tengeren úgy, hogy nőt még csak nem is látnak... Miféle megne-
vezhetetlen aktusok zajlanak e falak mögött villanyoltás után?
Önkéntes vagyok, tizenkilenc éves, épp csak túl az alsó korhatá-

ron, Írországból jöttem fellegekben röpködni és harcolni. Mi közöm ehhez az aszfalthoz és ezekhez a vörös falakhoz?

Egy utolsó mély lélegzet. Átmegyek az úton, és mondom, ahogy kioktattak: azért jöttem a fedélzetre, hogy felcsapjak tengerésznek.

Minden leendő haditengerészeti pilóta – eltekintve azoktól, akik már tengerésztisztek voltak, és önként jelentkeztek repülni – a *St. Vincenten* keresztül lépett szolgálatba: négyhete, ötvenes-hatvanas csoportokban. Az enyém a tizenhatodik ilyen csoport volt, tehát az első még jóval a háború kitörése előtt vonulhatott be. A csoportszám elkísérte az embert.

– Hányadik eresztéssel vonultál be?

– A tizenhatodikkal.

Ez eleinte még ajakbiggyesztést váltott ki, gyorstalpalón végzett pilótának számítottam, de mire az utánunk következő tíz csoport is bevonult, már tekintélyt parancsok, a háború vége felé pedig, mikor már a hetven-nyolcvanadik csoport kezdett, a korán bevonultakból már igen-igen kevesen repültek.

– Hogy? A tizenhatodikkal? Jézus a mennyekben!

A létező legalacsonyabb rangban, másodosztályú haditengerészeti repülőként kezdtük – trapéznadrág és hasonlók –, a közönséges matrózokkal egy sorban. A koszt-kvártély-egyenruha mellett heti tizennégy shillinget kaptunk. Mivel egyenesen a Balliolból⁴ jöttem, teljesen le voltam égve, és a kiképzés hét hete alatt csak a zsoldomból éltem. Egy shillingért száz cigarettát adtak, és a kázinóban csészenként egy pennyt kóstált a tea. Még arra is futotta, hogy hetente egyszer-kétszer kimenjünk a partra (így kellett mondani, hogy elhagyjuk a laktanyát) néhány pofa sörre, meg csapni a szelet a lányoknak.

Kilenc hónapi kiképzés után csoportunk csaknem fele repülőgépre került, és a RAF-os⁵ fiúkkal ellentétben gyakorlatilag

mindenkit tisztte léptettek elő. A többi valahol útközben kihullott a rostán. Úgy mondtuk: *zuhanót repültek*. Nagyon kevesen haltak meg közülük. Talán LMF-nek⁶ találták őket, vagy úgy látták, hiányzik belőlük az OLQ.⁷ De legtöbbször azért repült zuhanót, mert kiviláglott: sose lesz repülő belőlük. Ok továbbra is a haditengerészet kötelékében maradtak, de csak egyszerű matrózként, az alsó fedélzetre ítéltetve; húzták valahol a hajókötelet, pedig csak a repülésért, a légi dicsőségért csaptak fel haditengerésznek.

Hét hét a *Vincentben* olyan dolgok tanulásával, amelyeknek a világon semmi közük a repüléshez. Alakítás Wilmott altiszt keze alatt. Matrózismeretek. Csomókötés: reffelő, derék-hurok, szorító nyolcas, trombitásbog. Zászlók és jelzőlobogók, morzeábécé, még zászlójelzések is. És a flotta hagyományai. Sose fűtyörészünk. A válasz nem „Yes, sir!” hanem „Aye, aye, sir.”⁸ Tisztelgés kifelé fordított tenyérrel. A gallér három fehér csíkja Nelson három dicső diadalának emlékét őrzi. A sapkát egyenesen viseljük, nem toljuk se előre, se hátra. Nyakkendő: pityókás csokorra kötve.

Jelentkezés utáni nap. Ismerkedés. Egyenruhát még nem kapunk, mindenki a kemény fiút játssza. Közlik, hogy a korvettkapitány beszédet intéz hozzánk. Betrappol, három aranycsík a kabátja ujján, végignéz rajtunk, rögtön a közepébe vág.

– Hányan jártak magániskolába?

Jézusom, micsoda kérdés! Mikor itt vadul játszunk a tengerész! Ösztönösen fölemelem a kezem, és rémültem látom, hogy én vagyok az egyetlen.

– És hova járt?

– Etonba – felelem csüggedten; majd kisül a szemem. Az egyetlen vagyok, és ami a legrosszabb: Etonból. Sose fogom lemosni ezt a szégyenfoltot. De a parancsnok csak játszadozik. Tekintete végigsöpör a helyiségen.

– Na és maga?

Hát... ő a Winchesterbe⁹. Némi megkönnyebbülés.

A korvettkapitány egyszerűen csak demonstrálja, milyen könnyen felismeri a fajtánkat. Négyet-ötöt kipécéz még, egyszer sem fog mellé. Aztán lelki fröccs: tiszték és úriemberek, a nelsoni vonás, a Király Matrózai.

Rá egy hétre megkezdődtek a bombázások. Ez már az *angliai csata* volt, jöllehet ezt még hosszú ideig senki sem tudta. Magasan érkezett az első hullám, mindenkit meglepett. Ezüstösen repültek a fejünk fölött, Heinkel 111-esek, tízes, húszas alakzatban, és mikor felvijjogtak a szirénák, már hallottuk a bombák füttyölését. Mi, újoncok hasra vetettük magunkat, karunkat védekezőleg fejünk fölé emeltük, és vártuk a recsegés-ropogást.

Fölpillantva láttuk, hogy az öregmatrózok gyakorlottan, fegyelmezetten igyekeznek harcálláspontjaik és óvóhelyeik felé; a mellettünk elhaladók gúnyos megjegyzéseket tettek ránk. A bombák vagy százméternyire, egy üres területen robbantak, semmiben és senkiben nem téve kárt.

Napról napra rosszabbodik a helyzet. Hamarosan feltűnnek az első stukák. Annyi komoly célpont van a környékünkön, miért strapálják ezeket magukat pont a *St. Vincent*-tel? Merev futóműves, sirályszárnnyú Ju-87-esek zuhannak ránk a napból száz méter alá. Napjában kétszer-háromszor futunk fedezékbe; néha csak vaklárma, máskor csak távoli robbanások. Mászor, mikor gyengén fölfegyverzett állásaink tüzet nyitnak, géppuska-kelepelés, aztán körös-körül érezhető detonációk. Énekelünk, mint az örültek, a Siegfried vonalat, a Szállásmeister raktárát, de hirtelen elhallgatunk, mikor a közelünkbe ér a bombazápor; a sekély óvóhely láthatóan mozog és remeg, robbanóanyag szaga terjeng a levegőben. Ötvenméternyire telitalálat ér egy fedezéket, tizenkét tengerész meghal, sok

megsebesül, egy tiszt önkénteseket kér a halottak eltemetéséhez. A vörös képű Wilmott altiszt, akit addig csak bakagyilkos kiképzőként volt alkalmunk ismerni, hirtelen hőssé magasztosul: jelenti, hogy a G blokk tetején lévő géppuskaállásából „valószínűleg megsemmisített” egy stukát. Nevetve jön le a lépcsőn, vállát veregetik, lapogatják a hátát.

– Elkaptam a tróger! Azt hiszem, elkaptam a tróger!

Ez mindenünk: két-három Lewis-géppuska a tetőn. Köpőcsövek. Már ha nem Wilmott kezeli őket. Sehol egy Spitfire, sehol egy Hurricane.

Aznap este megint szirénázás, vissza a fedezékbe. *Eggs, eggs, walking on wooden legs,*¹⁰ énekeljük. A fedezékben legtöbbször így ment. *Have you any dirty washing, mother?*¹¹ Egyszer bombázáskor, mikor mindenki énekelt, buzgó fohász tört föl belőlem.

– Ha meg kell halnom, ám legyen, de tégy meg nékem valamit, Istenem! Adj egy csöppnyi sanszot: ha már meg kell halnom, akkor hadd haljak meg egy vadászgép pilótafülkéjében, ne a föld alatt dekkolva!

Megadta a sanszot, és én éltem is vele. Csak azt nem tudnám megmondani, hányszor jutott eszembe később ez a fohász, s utána rögtön az is: Jézusom! Pont ezt kellett kérnem?!

Augusztus 19-én indultunk el a *Vincent*-ből pilótakiképzésre. Zubbonyunk ujján horgonyok jelzik: haditengerészeti repülők¹² vagyunk. Együtt vonaton Londonba, ahol ekkortájt kezdődnek a komoly bombázások, majd két csoportra válunk: az egyik Lutonba tart, a Magisterekhez, a másik Elmdonba, Tigri-seken repülni.

Nem volt különösebb jelentősége, hogy ki hova került, de mi, lutoniak úgy éreztük, mi vagyunk a mázlisták. A Tigereken könnyebb volt repülni, a Maggie-ken nehezebb, de sokkal szórakoztatóbb. Karcsú, áramvonalas monoplánok voltak, az em-

ber bennük ülve elhitethette magával, hogy Hurricanen repül. Szürkületkor nótázva érkezünk a reptérre. És ott vannak: egymástól egyenlő távolságra a reptér szélén a fűvön. Sárga játékszerek, csak örömködésünkre várnak.

A repülés mindig szenvedélyem volt, eksztázis, amit még Sussexben, Ashdown House-ban, kisiskolásként ismertem meg. Az Imperial Airways Hannibáljai – nagy, négymotoros, kétfedelű utasszállítók – mint megannyi méltóságteljes királynő, óraműszerű rendszerességgel lebegtek át fölöttünk az égen két és negyed órás London-Párizs útvonalon. És eljött a nap, tizenkét éves voltam, 1933-at írtunk, mikor anyámmal iskolaszünet idején egy vasárnap elmentünk megnézni egy repülőcirkuszt. Volt egy Hannibáljuk, öt shillingért vitték föl az embereket egy körre. Kikönyörögtem anyámtól. A rozoga utasszállító a levegőbe emelkedett az aznap délutáni utolsó húsz utassal, s alánk simult a toldozott-foldozott sussexi táj. Mikor a pilóta bedöntötte a Hannibált, a gép vízszintes maradt, és a miniatűr mezők és szántók fordultak lejtőre. Aztán a ragyogó levegő hasításának szintiszta gyönyörűsége és a hirtelen csend, mikor a pilóta levette a gázt. Anyám meg a szemüvegével és a kényes vasárnapi ruhájában ott állt lent, egy pillanatra se vette le rólam a szemét, és rettenetesen izgult, hogy valami bajom esik.

Attól kezdve csak sétarepülésekre gyűjtöttem. Ha nem bírtam két félkoronást összetenni, elbicikliztem Croydonba, nézni. Itt sikerült valahogy megismerkednem Bill Ledlie kapitánnyal, gyermekkorom egyik halványával, az Olley Air Services pilótájával. Időnként ki tudtam sírni, hogy vigyen föl egy ingyenkörre, például olyankor, mikor próbarepülésre vitte Leopárdját. Az is elő-előfordult, hogy a kurta kis hendoni vagy brooklandsi utakon megengedte, hogy előreüljek mellé.

– Na itt van, kóstolgasd egy kicsit a botkormányt, öcsi! – Kezét kezemre téve hagyta, hadd érezzem, hogyan reagál minden apró közös mozdulatunkra a gép, hogyan rebben, bukik

le, fordul akaratunk szerint. Egy életre behálózott, a rabszolgája lettem.

A nyári szüneteket általában Írország kies szívében, Killegarban töltöttem, ahol darvak és jégmadarak röpködtek ugyan, repülőgépek azonban nem. Szüleim házassága a végnapjait élte, s húgommal és öcsémmel később a bírói végzésnek megfelelően felváltva laktunk hol egyiküknél, hol másikuknál. Anyám állandóan költözködött, házat vagy lakást bérelt; egyszer Londonban, másszor Rottingdeanben, amely akkoriban még romlatlan halászfalu volt, és ahol egy vándorpilóta a Windmill Hillről sétarepülésre hordta utasait a tenger fölé.

Mikor tizenöt éves lettem, anyám a nyári szünidő felére Reading közelében vett ki házat. Az első este felültem vörösbarna versenykerékpáromra, és elkarikáztam a woodleyi reptérre. El se akartam hinni, mikor megtudtam, hogy lehet náluk repülni tanulni, egy font egy óra. A sétajáratok pilótái sportot űztek belőle, hogy az ötshillinges repüléseket minél rövidebb idő alatt bonyolítsák le. Egyik-másik azzal büszkélkedett, hogy leszálláskor még forogtak a felszálláskor felpörgő kerekek. Itt ezzel szemben négy sétarepülés áráért egy teljes órát tölthettem a levegőben, és ugyanakkor *pilótamesterséget is tanulhattam*. Olyan szép volt, hogy nem is lehetett igaz.

A gépek alsószárnyas monoplánok voltak, Miles Majorok, két pilótaülésük egymás mögött helyezkedett el. Minden spórolt pénzemet kivettem a postatakarékból, és befizettem négyórányi tanulópénzt. Az a szintiszta gyönyörűség, az a mindaddig elképzelhetetlen hatalomérzet, mikor ez az ezüstoffecske lebukott és bedőlt a kezem mozdulatára!

Abban az évben jelent meg a Flying Flea [Repülő Bolha], a Pou-de-Ciel [Égi Tetű], ahogyan fiatal francia feltalálója, Henry Mignet elnevezte. Zseni volt. Úgy tervezte, hogy ezzel a kétütemű motorral hajtott apró, lécvázaz, szövetbevonatú együlésessel mindenkinek elérhetővé teszi a repülést. Csodálatosan

egyszerű szerkezet volt: se csűrőlap, se magassági kormány, csak egy oldalkormány és két *egymás mögött* elhelyezett szárny. Huszonöt fontért adtak egy készletet és egy részletes tervrajzot, amelyből össze lehetett állítani; motorként megtette egy kéz alatt vásárolt használt motorkerékpár-motor. A Csatorna mindkét partján lelkesen építtették, és úgy tűnt, az égbolt hamarosan megtelik berregő Bolhákkal. Elkerekedtem Hestonba, hogy megnézzem az első brit földön összerakott példányt. Összeállítója, Stephen Appleby épp érkezésemtől szállt le, de tett vele még egy kört – kizárólag az én kedvemért.

Természetesen azonnal elhatároztam, hogy az Etoni Gépészeti Iskola kínálta lehetőségeket kihasználva építék egy Bolhát. Alig tizenhat éves voltam. Hamarosan sikerült annyi pénzt összegyűjtenem, amennyiért megvehettem a szárnyak alkatrészeit. Az a kitörő lelkesedés, mikor megérkeztek! Iskolai atlaszomban már kidolgoztam, milyen útvonalon fogok hazarepülni a géppel Killegarba. Úgy kalkuláltam, hogy a legrövidebb tenger fölötti útvonallal számolva Dublin a walesi parttól éppen röptávon belül van, és már a repülőteret is kinéztem, ahol leszállni szándékoztam. Nem voltam valami nagyszerű ács, de a tanárok hathatós segítségével összeraktam a szárnyakat. És elkezdtem üzemanyagra spórolni.

Nem volt könnyű, mert még egy apróság hiányzott: meg kellett tanulnom repülni, ami szintén pénzbe került. A következő húsvétra összekapartam három-négy édes égi órára való, és megkezdtem a tanulást. Ekkor azonban egy katasztrofális esemény következtében majdnem kicsaptak Etonból. Akkor egy ideje már az iskola *bukmékere* voltam; száznál is több ügyfelem volt, és a napi forgalmam elérte a harminc fontot – mai pénzre átszámolva az ezret –; aminek a révén hamarosan összejöhetett volna annyi, hogy egy teljes Bolhát megvehessek, és még repülőleckékre is fussa. Ascot hetében¹³ azonban fény derült bűneimre: tetten értek kezemben a vaskazettával,

és benne a napi fogadások összegével. Nem tudtam magyarázatot adni e roppant vagyon eredetére. Az iskolaigazgató megcsapott, és hetekre megvonta a kimenőmet. Még ennél is rosszabb volt, hogy a történetek miatt nem tudtam behajtatni hat tekintélyes nyereményt, és ezen az egyetlen napon többet vesztettem, mint amennyit egészen addig kerestem. Mindezek tetejébe anyám – addig minden hasonló válság idején megbízható szövetségesem – még azzal is büntetett, hogy eltiltott a repüléstől. Még ha futotta volna is rá, akkor sem lett volna értelme folytatni a Bolha építgetését. Ott maradt örökre a gépészeti iskolában.

Nem tudom, mi lett a sorsa annak a több száz, talán több ezer Repülő Bolhának, amely a Britannián végigsöprő örület idején épült. Talán elillant a lelkesedés, talán a pénz fogyott el, vagy talán kiderült – és szinte teljesen bizonyos, hogy rám is ez a sors várt volna –; hogy leendő építőik nem rendelkeznek kellőjártassággal és ismeretekkel ahhoz, hogy megépítsenek egy olyan repülő szerkezetet, amelyre megkapják a hatósági engedélyt. Elképzelhető, hogy néhány tucat a levegőbe emelkedett, de az említett lélegzetelállító brooklandsi élmény után soha többé nem láttam repülni egyetlen Bolhát sem.¹⁴

Jóval később aztán rájöttem, hogy anyámat halálra rémítették a röpködéseim, és ez a deus ex machinaként megjelent ürügy kézenfekvő lehetőséget kínált neki, hogy úgy hagyassa abba velem a repülést, hogy ne kelljen bevallania, mennyire félt. Mert volt oka rá. Első férje, Neville Osborne repülő-korvettkapitány 1916-ban légi katasztrófa áldozata lett. Ahogy anyám második házassága széthullott, úgy idealizálta mindjobban az elsőt, féltve őrizgette az ő elesett hőse minden apró kis emlékét. Vele – legalábbis emlékeiben – tökéletes volt négy közös esztendejük: Osborne gyöngéd szerető volt, bölcs apa és ragyogó, ötletes szellem. És én el is hiszem, hogy Neville, akiről anyám oly sokat mesélt, valóban több volt egy kimagasló

képességekkel megáldott tisztnél: a legelső tengerészek egyike volt, akik a repülésre specializálódtak. Már 1909-ben megbízatást kapott, hogy felügyelje a barrow-i Vicker's gyárban a *No. 1 Naval Airship* [1. számú haditengerészeti léghajó], később hivatalosan a *Mayfly* [Kérész] építését, amely ha sikertelennek bizonyult is, mégis a világ első haditengerészeti légi járműve volt. A léghajó építése 1911-ben fejeződött be, egy évvel Neville és anyám házasságkötése előtt, de csupán egy-két méter magasra emelkedett, és még a földön tönkretették az erős szeptemberi szelek.

Usborne-t, aki akkor már talán a flotta legtapasztaltabb léghajópilótája volt, kinevezték a franciák által épített *Astra Torres* parancsnokává, amely 1913 tavaszán érkezett meg Franciaországból, és az első használható haditengerészeti léghajó volt. Usborne egyszer elvitte rajta anyámat Párizsba, amiről anyám gyakran és csillogó szemmel mesélt nekem gyerekkoromban. A háború kitörésekor Neville Usborne – még mindig az *Astra Torres* kapitányaként – már a Kingsnorthi Haditengerészeti Légi Állomás parancsnoka volt, és vizsgázott repülőgép-vezető. Egy bemutató repülésen lelte halálát a kabinet tagjai jelenlétében, egy maga tervezte és építette Zeppelin-elhárítón. Akkoriban még nem jöttem rá, de már jóval a válás előtt én vettem át apámtól azt a lehetetlen feladatot, amit anyám eltűnt szerelmének pótlása jelentett.¹⁵

Merő véletlen volt hát, hogy én is haditengerészeti pilóta lettem? Vagy talán anyám réges-rég meghalt szerelmét és rajongása tárgyát szerettem volna utolérni sőt magam mögé utasítani a légcsavarszélben? Bármit mondanak is a pszichiáterek (akik szerint nem sok valódi véletlen létezik), szerintem véletlen volt. Lehet, hogy anyám története miatt vonzódtam a repüléshez, de nem konkrétan a haditengerészeti repüléshez. És miért álltam repülőnek a háború kitörésekor, miért harcoltam? Killegarban otthon éreztem magam, alig múltam tizenki-

lenc, épp csak végeztem Etonban, és Oxford előtt álltam. Apám azt akarta, hogy változtassak terveimen, iratkozzak át a dublini Trinity College-ba, maradjak a biztonságos Írországbán. Én viszont úgy éreztem, a Balliolban a helyem. Aztán Oxfordba érkeztemkor, a vonatról lelépve megláttam egy plakátot: „LÉGY FÉRFI! LÉGY A RAF PILÓTÁJA!” És akkor hirtelen úgy gondoltam: gyerünk! Egyre csak az járt a fejemben, hogy esetleg embert kell majd ölnöm, és erősen valószínű, hogy engem is megölnek; hogy a vérontás fölösleges, és hogy miért kell ebbe beleártanom magam. Kockázatos. Na és? Miért ne lennék férfi? Ingyen tanulhatok repülni, sőt még fizetnek is érte! Kihagyhatatlan lehetőségnek tetszett, tisztességes ajánlatnak.

Így aztán még aznap elmentem a sorozóirodára: a légierőhöz akartam felcsapni, nem a flottához. Közölték, hogy várólistára tesznek, és talán egy év is beletelik, mire sorra kerülök. Sorba állni a halálért. De hát hogyan bírnék annyi ideig várni? Adigra talán már véget is a háború.

– Ha ennyire sietős, lépjen be a flotta légieréjéhez. A haditengerészetnél két hónap múlva már repülhet.

Azonnal feliratkoztam; pillanatnyi tétovázás nélkül lemondtam ifjúságomról és minden valószínűség szerint az életemről is. Mindazonáltal Balliol lakója lettem, de természetesen nem tanultam. Klasszikusokat kellett volna olvasnom, de Platón sehogyan sem illett a korhoz és a helyzetemhez. Hamarosan értesítettek, hogy karácsony előtt nem vonulhatok be. Attól kezdve kéthavonta halasztgatták, ilyenformán három teljes szemeszteren át nemigen volt érdemes komolyan dolgozni. Ezzel szemben jól éreztem magam, szakítottam ír babámmal, és megismerkedtem Angellel.

Mindezenközben a légierő minden jel szerint több repülőgépet kapott, mint amennyire számított, ezért mire én Lutonba

érkeztem a kiképzésre, azok a fiúk, akik utánam jelentkeztek repülőnek, de nem a flottához, már rég röpködtek.

A flotta pilótajelöltjeit RAF-oktatók oktatták, RAF-gépeken és RAF-repülőtereken. Így történt, hogy a flotta kötelékében végrehajtott első repülésemre 1940. augusztus 21-én Cudemore repülőszázados irányításával, a RAF 24. Sz. Alapfokú Pilótaképző Iskola 3823-as Miles Magisterén, a RAF lutoni repülőterre fölött került sor.

A „zuhanót repülők” közül sokan még odáig sem jutottak el, hogy egyedül repüljenek: ez volt az első igazán magas küszöb. Az oktatók úgy gondolták, egy hét után már elég jól, szinte biztosan meg tudják ítélni, rendelkezik-e a tanuló pilótái képességekkel. A Tigereken tanulók közül sokan már öt-hat órai képzés után egyedül repültek. A Maggie-ken jóval tovább tartott a tanulás, de tíz-tizenkét órai lecke után már azokon is egymaga izzadt a pilótajelölt.

A repülési naplóm szerint nekem tizenegy óra kellett hozzá, de van egy mentségem. Szeptember 5-én, hét repült órával a hátam mögött egy új oktatóval, Parr repülő hadnaggyal szálltam fel iskolakörre és leszállásra. Hepehupás ringlispílnek neveztük ezt a gyakorlatot. A kezdeti időknél ez volt a legnehezebb gyakorlata, de ha egyszer az ember ráért, onnantól fogva akár vakon is le tudta volna tenni a gépet; olyan volt, mint a biciklizés. Ha szerencsétlenkedtünk, az oktató beleordított a fedélzeti telefonba: »Átvettem!”, átvette az irányítást, gázt adott, és fölmentünk még egy körre.

Ezen a bizonyos napon, Parr-ral a hátam mögött, jól sikerült az első leszállás. Közeledett a második. Százötven méter, száz, örületes összpontosítás, szem ide-oda cikkan: leszállóhely, légsebességmérő, magasságmérő, gép egy szál se a közelben, minden együtt van. *Gyerünk! Még három jó leszállás, és egyedül repülhetek.*

Parr meg váratlanul megszólal a fejhallgatómban.

– Jézusom! Átveszem!

Mit csináltam, az ég szerelmére?! Minden stimmelt: magasság, sebesség, horizont, siklőszög. Miért nem mond semmit ez az ökör?

Nem ér rá beszélgetni: fejük fölött egy századnyi Heinkel bombázó jelenik meg, 11 l-esek. Mögöttük Spitfire-ek. A reptéren bombafüzér robban. Egy parkoló Maggie gyufaként lobban lángra alattunk. Két újabb bombasorozat, rettenetes lángnyelv a Vauxhall-gyár mellől. Kicsit korai még, hogy akcióba lépjek. Éles forduló jobbra. Tűnés innen. Mélyrepülésben húzzuk a csíkot.

Alig tíz perc alatt véget ért. Vissza az iskolakörhöz. Vörös lámpa a repülésirányítástól: nem biztonságos a leszállás. Rádiónk természetesen nem volt, ezért akkor még nem tudtuk, de számos UXB [unexploded bomb; fel nem robbant bomba] hevert odalent, amelyek késleltettek is lehettek, és bármely pillanatban felrobbanhattak. Parr egy kis közeli reptér, Barton-in-the-Clay felé vette az irányt. Ott szálltunk le hetven légi perc után, ami beleszámít abba a tizenegy órába, ami után szólót repülhettem.

Kocsival megyünk vissza, a Maggie-t csak másnap visszük haza. Mindenkit megráztak a történetek. Éljenzés, éneklés. „A Vauxhall műveket csúnyán megszórták”, mondja a repülési naplóm. A hatalmas lángnyelv a festékraktár robbanása volt: húsz-harminc ember esett áldozatul. Egyik társam, a szintén pilótajelölt Hugh Popham megsebesült és kórházba került; meglepő módon egyetlenként. A gyülekezőnk helyén négy-méteres kráter, ott szoktunk várakozni, mikor nem repültünk, de a figyelmeztetés három perccel a támadás előtt érkezett, és mindenki idejében fedezékbe rohant. Az UXB-ket sorra felrobbantják. Mindenki a bombatölcsérek feltöltésén munkálkodik.

Valamikor hajnaltájt: mindenki alszik, mikor egy óriási robbanás taszítja oldalba a sátrunkat. Nyomás ki az árokba. Az UXB ott hevert a közelünkben, de nem találtuk meg. Előfordult, hogy egy-két méternyire befűrödtek a talajba, de úgy, hogy – főleg magas fűben – nyomot sem hagytak. Legalább tizenkét óras késleltetésre volt állítva. Nem sokat aludtunk aznap éjjel.

Tíz óra elteltével a reptér újra működőképes. A feltöltött bombatölcseket vörös zászlók jelzik. Ötven perc ringlispülés és Parr-ral.

– Még három-négy ilyen, és egyedül repül.

Jézusom, fut át rajtam. Jézusom! Sikerülni fog!

Nagyon ritkán ugyan, de megesik, hogy a pilótajelöltek még kiröppenés előtt meghalnak: hanyagság, vakrémület, parancs be nem tartása miatt, vagy – legtöbbször – egyszerű bravúroskodás miatt. Olyat viszont sose hallottam, hogy valaki az első szőlőrepülésén halálát lelte volna. Olyankor minden másodpercre odafigyel az ember.

Körültekintő gurulás a kiválasztott hátszeles pozícióba. Fel- és leszállópálya természetesen nincs. Műszerek ellenőrzése, pilantás a szélárnyékos oldalra, nincs-e ott gép, pilótaszemüveg le. Gáz, kormány, szélbe fordulás, iránypont kiválasztása. Jó. Megvagyunk. Teljes gáz. Sebességnövelés, hepehupázás a fűvön, irányban tartás, most nagyon finoman előre a botot, far-kerék emelkedik. Néhány másodpercig így tartani, tartsd egyenesben, az ég szerelmére! Nem lehet tudni, mikor jó, csak érzed a botkormányon, nem kell a sebességmérőt figyelni, elég egy gyors pillantás. Most. *Most*. Leheletfinoman hátra a botot, orr emelkedik, az utolsó kis huppanás. Jézusom, repülök! Repülök! Még mindig teljes gáz, tartsd egyenesben, tartsd az emelkedési sebességet. Egyedül vagyok! Teljesen egymagám! Mindenki számára elérhetetlenül, egyedül az égben. A szárnyvég alatt felvillan a reptér, alám simul az egész világ.

Nevetés, rikkantgatás. Artikulálatlan kiáltások, senki se hallja, ficáncolás: valahogy ki kell fejezni a lelkesültséget, az örömet; le kell vezetni a feszültséget, a megkönnyebbülést. Szemüveg föl, még mindig rikkantgatva és énekelve, bele egyenest a légsavarszélbe; tiszta levegő vág az arcomba, oldalra söpri a ki-buggyanó könnyeket.

Százötven méter. Gáz vissza, kiegyenlítés, közepes balforduló kilencven fokon, gáz megint, emelkedés. Luton játékszer oda-lent. Háromszáz méterig maradj ezen az oldalszeles irányon, gáz vissza utazósebességre. Most nézz körül. Nyugi. Ellenőrizd a műszereket.

Tízpercnyi szárnyalást és emelkedést engedélyeztek. Vissza az iskolakörbe. Hátszél, keresztzél, majd ellenszél a leszálláshoz. Parr figyel, itt az alkalom megmutatni neki. Már csak tizenöt méter a föld. Kilebegtetés, gázlevétel, hátra a botot, hátra, még hátra... *Megcsináltuk.* Hepehupás kigurulás, tartsd irányban, fékezz, de nagyon finoman. Örömteli megállás. Gurulás vissza az állóhelyre. Vigyorgás, integetés a vigyorgó, integető bajtársaknak.

Hát ez megvolt. Jöhet hát az igazi repülés, madárember!

II.

KASSZANDRA

A FLIPPERASZTALOK KÖZÖTT

Nyolc hétig tanultunk Lutonban, ötven-hatvan órát repültünk, felét egyedül. Túlzás volna azt állítani, hogy minden szabályt betartó, jó fiúk voltunk. Akadt ilyen is, de a többség – engem is beleértve – nem ilyen volt. Normál magasságon repülve nem érzi a sebességet az ember, tizenöt méteren már annál inkább: a mélyrepülés állandó kísértést jelentett számunkra, és köztudottan hajlamosak voltunk engedni neki. Egyesek látótávolságon kívül összegyűltek, és a szigorú tilalom ellenére alakzatban repültek, egy alkalommal annyira szoros kötelékben - dicsekedtek utána –, hogy gépeik szárnya összeért. A navigációs gyakorlatoktól eltekintve tizenöt kilométernél messzebb nem távolodhattunk el a reptértől, de az, hogy hazarepüljünk, és megmutassuk magunkat a szüléinknek vagy a barátnőnknek, legalább olyan csábító volt, mint a mélyrepülés. Ekkor már, nem egész húszévesen, jegyben jártam Angellel (néhány hónappal volt fiatalabb nálam), aki a Dunkerque utáni hazafias felbuzdulásban Somerville-ből Hemel Hempsteadbe költözött, hogy ott a Brock-féle petárdaüzemben bombákat készít-

sen. Az üzem nagyon közel volt hozzánk, épp csak kívül esett az engedélyezett körzeten. Egy alkalommal, mikor az éles fordulókat kellett volna gyakorolnom, inkább a házuk kéménye körül röpdöstem, hogy mutassam, milyen ügyes vagyok. Ide nézz, repülök! Könnyen meghalhattam volna.

Nem tudom már pontosan, melyik nap történt, mert ilyesmit nemigen rögzítettem a repülési naplómban, de szeptember vége lehetett, mikor egyszer kis híján a nyakamat szegtem egy hasonló meggondolatlanság miatt. És milyen látványos halál lett volna! De előtte hadd magyarázzam el, mi is az a dugóhúzó. Leggyakrabban olyankor fordul elő, mikor az ember elégtelen sebességgel fordul. A legegyszerűbb módja: csökkentjük a sebességet majdnem átesésig, húzzuk hátra a botkormányt, és alkalmazzunk teljes kormánykitérítést. Mindegy, melyik oldalra, mondjuk jobbra. A gép ekkor a jobb oldalára csapódik, és az óramutató járásával megegyező irányban pörögve, másodpercenként egy-két fordulatot téve, függőlegesen (legalábbis úgy érzékeli a benne ülő) a föld felé zuhan. Furcsa élmény: mihelyt a gép elkezd pörögni, a benne ülő úgy érzi, valahová felfüggesztették és nem mozdul, a *field* emelkedik őfelé, s közben sebesen pörög egy pont körül, ahová a pilóta örök időkre befürödik, ha nem tudja, hogy ilyenkor mit kell tennie.

Fordulás közben véletlenül is nagyon könnyen dugóhúzóba eshet a pilóta, és ha ez százötven méter alatt történik, bele is hal. Elegendő magasság esetén viszont ki lehet kecmeregni belőle, ezért minden pilótát megtanítanak rá, és mielőtt szárnyra bocsátanak, ötször-hatszor meg is csináltatják vele. Én szerettem a légi akrobatikát, és szőlőrepüléseim megkezdése után hamarosan el is kezdtem a dugóhúzókat, bukfenceket és orsókat, jóllehet Lutonban tiltották ezeket. Majd szétfeszített az önbizalom. E bizonyos délelőtt azzal követtem el az első szabályszegést, hogy térkép alapján elrepültem Etonba: Hahó,

fiúk! Itt repülök! Aztán fölhúztam ezerötszáz-ezernyolcszáz méterre, míg pontosan a windsori kastély fölé nem értem, levettem a gázt, balra vágtam a csűrökormányt, és dugóhúzóba szédültem. Az egész világ ott forgott a Round Tower körül, nem messze tőle a College Chapellel.

Ekkor azonban döbbenetes hibát követtem el. A korábbi alkalmakkor, akár egyedül, akár oktatóval repültem, legfeljebb ötször-hatszor hagytam megperdülni a gépet. Aznap azonban – hátha lát valaki – több mint hatszáz méteren át hagytam esni. Na jó, vegyük ki. Megcsináltam a szokásos dolgokat, és a világon semmi nem történt.

Félreértés ne essék: ha akkor pánikba esem, egészen biztosan rázuhanok a windsori kastélyra, amivel nemcsak magamat írtam volna le, hanem a királyi család jó részét is – már amennyiben otthon tartózkodik. Miközben a föld másodpercenként körülbelül hatvanméteres sebességgel közeledett, mintegy három másodpercet adtam magamnak a helyzet higgadt áttekintésére. Arra a megállapításra jutottam, hogy még soha ilyen gyorsan nem zuhantam és pörögtem, és egyetlen reményem, hogy még egyszer végigcsinálom az egész műveletet, de ezúttal nagyon lassan és higgadtan, nagyon megfontoltan, minden egyes fázist eltúlzottan.

Már kilencszáz alatt jártam. Oldalkormány jobbra, ameddig csak megy. Teljes öt másodpercig ott tartani. Ne tojj be! Háromszázötvenen lassul a pörgés, kormányok alaphelyzetbe, várni, várni. Várj! Ez már egyszerű függőleges zuhanás. Kétszáz. Hasra a botot, amennyire csak merem, le ne tépd a szárnyát! Kijövünk. A gép csaknem súrolja a windsori őspark tölgyeit, lábujjhegyen el a bal fenéken, nyugatnak, remélve, hogy senki sem írta föl a számomat. Hosszú, lassú forduló hazafelé.

Soha senkinek egy árva szót sem.

* * *

Miután a *Vincent*-ből eljöttünk, egészen addig LNA-k maradtunk, míg hét hónappal később szárnyra nem bocsátottak minket. Napi hat shilling hat penny zsoldot kaptunk, amiből három shilling hat penny a repülésért kapott veszélyességi pótlék volt (akár repültünk aznap, akár nem), de most már teljesen kellett vásárolnunk a cigarettát: tízenként hat pennyért. Egy korsó keserű sört is ennyiért adtak, de ne feledjük: ez még régi penny volt. Apámtól évi száz fontot kaptam, hamarosan kifizettem az összes adósságom, és ettől fogva nagy anyagi biztonságban éreztem magam. Úgy is terveztük Angellel, hogy a huszadik születésnapom táján összeházasodunk. Szüleim és Angel anyja (apja még Angel kislány korában meghalt) nem osztották teljes mértékben önbizalmunkat.

London most már minden éjjel kapott a jóból, harminc kilométernyi távolságból is tisztán láttuk éjszakánként égése vörös fényét. Szabad hétvégéinken, péntek délutánonként ennek ellenére habozás nélkül e felé a vörös derengés felé vettük az irányt, ahol ugyan bombák hullottak, de ott várt a móka, és ott vártak a lányok. Ma már örülségnek tűnik, de úgy gondoltuk: ha éjszakáról éjszakára milliók átvészelik, miért izgatnánk magunkat egy hétvége miatt? Két évvel korábban elképedten olvastam, hogy Barcelonában a légiriadók idején is mindvégig közlekedtek a buszok. „Hogy a fenébe? – értetlenkedtem. - Miközben potyognak rájuk a bombák?” És most, ahogy szinte mindenki, én is ezt csináltam: kiálltam az útra, leintettem egy autót, és bebumliztam a *megblitz*-elt városba csak azért, hogy este elmehessek valahova Angellel (akkortájt még a jegyepárok nem háltak automatikusan együtt), és szörnyen morogtunk, ha színház után sokáig kellett sorba állnunk a 19-es busz megállójában – miközben égett körülöttünk a West End.

Trapézna drágosan mindig fölvettek minket az autósok. Úgy tetszett, nemcsak a szép lányok kedvelik a tengerészeket, hanem szinte mindenki, főleg a sziget belsejében, és különös-

képp olyankor, ha a tengerész az út szélén ácsorog. Máshol itattak, édes fiamnak szólítottak minket; drága öregasszonyok mosolyogtak ránk; simogasd meg a matróz gallérját.¹⁶ Felirat nélküli sapkaszalaggal jártunk, ahogy háborús időkben a körletén kívül minden tengerész, emiatt mindenki csak annyit tudott rólunk, hogy hónapokig tartó tengeri hányattatás után most eltávozáson vagyunk. Csak a többi tengerész látta rajtunk rögtön, hogy sose voltunk kutyaórságban¹⁷, mert az ilyesmit elárulta a gallérunk színe (nem volt még kifakulva), a trapézna drág szárának lebbenése és a sapkaviselet módja. Volt azonban egy bolt Londonban, ahol lehetett előre fakított galériákat kapni, ugyanúgy, ahogy manapság előre koptatott farmereket. Árultak FLEET AIR ARM (tengerészeti légierő) feliratú sapkaszalagot is – teljesen jogosulatlanul –; de egyesek úgy vélték, jobb, mint az egyszerű HMS. A reptérről eljövet szalagot cseréltünk.

Október 12-én hagytuk el Lutont, s indultunk Netheravonba, a RAF 1. Sz. Felsőfokú Pilótaképző Iskolájába, ahol találkoztunk eredeti csoportunk másik felével, amely addig Elmdonban Tigereken repült. Ekkor dőlt el a nagy kérdés: bombázók leszünk-e vagy vadászpilóták? Nem volt beleszólásunk. Én valahogy mindig abban voltam, hogy vadász leszek, és csaknem halálra váltan értesültem, hogy mind ez ideig tévedésben ringatóztam. Azok közé kerültem, akiket a Swordfishes és az Albacore-ok előfutárainak számító Hawker Hartokra vezényeltek, és nem a Skuák és Fulmarok elődeinek számító Fairey Battle-ekre. Úgy tűnt, épp fordítva kellene, mert a Hartok kezelése olyan volt, mint a vadászgépeké, míg a Battle, noha kétségtelenül monoplán volt, viszonylag lassan reagált, s ilyenformán inkább bombázóra hasonlított. Mindez azt jelentette, hogy az elkövetkező öt hónap alatt a Hartban – és változataiban, a Hindben és Audaxban – rengeteg gyönyörűséget leltem a levegőben.

Csodálatos gépek voltak! A mai pilóták elképzelni sem tudják, micsoda öröm volt repülni velük. A merevített szárnyú, kétfedelű Swordfish a maga tárt-nyitott pilótaüléseivel; de gyors volt, és minden figurára alkalmas. Nincs semmi, amit egy Harttal ne lehetne megcsinálni, legfeljebb egrest nem tudsz szedni vele, mondogattuk. Szinte lehetetlen volt dugóhúzóba esni vele. Ha átesési sebesség alatt, függőlegesen égneek álló orral tövig benyomtuk a csűrőkormányt, csak szépen a hátára fordult, és lassú spirálban elindult lefelé, amiből az első ellentétes irányú kormánymozdulatra azonnal kijött.

A hatalmas reptérre, a Salisbury-síkság e nehezen körvonalazható és behatárolható területére gyakran tévedtek be birkanyájak. Ezek, valamint a hullámszó talaj érdekessé tették a leszállást. Kifutópályák nem voltak. Az ember kiszemelt magának egy birkamentes sávot, aztán csüggedten tapasztalta, hogy erősen lejt vagy éppenséggel emelkedik a talaj – a földet érési ponthoz viszonyítva akár tizenöt méternyi is. Mindazonáltal jó előgyakorlatot jelentett a viharos tengereken hánkolódó repülőgép-hordozókra történő leszállásokhoz, jól lehet erre akkoriban, a kiképzés meglehetősen korai szakaszában senki sem gondolt.

Netheravonban jelentős változás következett be státusunkban. Noha még mindig csak LNA-k voltunk, a tiszti körletben laktunk, női segédszolgálatosok¹⁸ ágyaztak nekünk, és sapkánkon fehér szalagot kellett volna viselnünk, jelzendő, hogy hamarosan tisztek leszünk. Utáltam ezeket a dolgokat. Tudtuk, hogy amint szárnyra bocsátanak minket, automatikusan tisztek leszünk – kivéve ha elkövetünk valamit, és arra rá is jönnek. Egyelőre azonban még vidám matrózok voltunk, és ahogy partra léptünk (a repülőter elhagyását is így kellett mondani), abban a pillanatban lekaptuk a fehér szalagot. Bele is pusztultunk volna, ha viselni kell.

Voltak közöttünk ketten, akik csakugyan rossz fiúk voltak, és ezért a szokásosnál komolyabb büntetéssel sújtották őket. A benzint szigorúan adagolták. Hatalmas tartálykocsikban hordták a repterünkre. Volt akkoriban egy Diana nevezetű autóm, öt fontért vásároltam, és előfordult egyszer-kétszer, hogy tartálykocsiból tankoltam fel. Az említett két cimbora azonban – történetesen mindkettő fölöttébb kiváló familia sarja – mélyebb vizekre merészkedett: naponta megfejték a tartálykocsit, és Salisburyben minimum két shillinget vágtak zsebre öt liter benzinért. Egy ideig minden jól ment, de a benzin a hasonló akciók megakadályozása érdekében vörösre volt festve, és csaknem teljesen biztosra lehetett venni, hogy előbb-utóbb lebuknak. Fél évet sóztak a nyakukba. A későbbiekben mindkettő kiváló pilótának bizonyult, de még évekig altishti rangban repültek.

Lassan haladtunk, mert roppant kevés volt a repülőgép. Nap mint nap úgy érkeztünk az elosztóhelyre, hogy hat pilótainasból álló rajunk részére csak egyetlen gép állt ott – néha még egy sem. A délelőttök jobbára huszonegyezessel teltek. Novemberben mindössze tizenkét órát repültem. Decemberben valamivel többet, januárban viszont hat repült órával negatív csúcsot döntöttem. Később valamicskét javult a helyzet. Kiképzésünket nem lehetett meghosszabbítani, így a tervezettnél kevesebb repült órával bocsátottak szárnyra minket, az én esetemben mindössze nyolcvannyolc órányi szóló repüléssel, és ebben a Maggie-k is benne foglaltattak. Rengeteget kellett még tanulnunk.

Kötélékreplés, műrepülés, éjszakai repülés, zuhanóbombázás, navigálás, vakrepülés. Céllövés vontatott célra a pilótafülkébe szerelt rögzített géppuskával, a légsavarkörön keresztül tüzelve. Tudtam, hogy tökéletesen működik, hogy az ember sose lövi szét vele a saját propellerét, de a lelkem mélyén sose hittem, és mindig bizonytalan érzéssel húztam meg a

ravaszt. A légszár másodpercenként harmincat fordult, és a mai napig sem értem, hogy lehetett egy olyan egyszerű szerkezettel ilyen pontosságot elérni. Ennek ellenére már az első világháborúban is alkalmazták.

Legtöbbünk gyakran megszegte az előírásokat. Egy borús decemberi nap navigációs gyakorlatra vezényeltek: irány Peterborough, ott leszállni, aztán vissza. Hazaúton váratlanul viharzónába kerültem, elkeveredtem, és egy mezőn szálltam le. Az egyik döbbsen helybelitől megtudtam (mindig elájultak, amikor látták, hogy egy *tengerész* száll ki a gépből), hogy nyolc-tíz kilométernyire vagyok Bedfordtól, ami azt jelentette, hogy olyan *nagyon* azért nem tértem el az iránytól. Egy szinte hihetetlenül szerencsés véletlen folytán Angel – ekkor már a WAAF második osztályú „közeánja”¹⁹ – Bedfordban töltötte karácsonyi szabadságát, mert nevelőapja, az első világháborúban lég-hajósként szolgált Luck repülő-korvettkapitány akkoriban a közeli Cardington RAF bázisának parancsnoka volt – ami kissé kényesebbé tette a dolgot.

Aznap este Angel anyja is eljött velünk egy-két pohárára, s később befutott az alezredes is.

- Na fiam, hát kapott egy kis eltávot?
- Nem, ezredes úr. Rossz idő miatt eltévedtem egy navigációs gyakorlaton. Egy mezőn tettem le a gépet.
- Eltájolta magát? Na és hol van az a mező?
- Néhány kilométernyire a várostól, ezredes úr – feleltem a szemébe nézve.

Szélesen elmosolyodott.

- Igen, ismerem. Bárkivel előfordulhat. Emlékszem, 1916-ban egyszer...

Nem köpött be.

Elmúlt már a huszadik születésnapom, és még nem házasodtunk össze Angellel. Angel anyja makacsul elzárkózott a frigy elől, beleegyezésére pedig feltétlen szükségünk volt. Történe-

tesen Patience [türelem] volt a keresztnéve. Mint afféle hírhedt fűzfapoéta, egyszer küldtem is neki egy rissz-rossz klapanciát, jelezve, hogy belenyugszom a helyzetbe. E sorral végződött: *Türelem szerencsét [Luck] terem.* De nem termett. Ezt a bizonyos szerencsét legalábbis nem termetté meg.

1941. március 29-én, aznap, mikor mindazokkal együtt, akik a kiképzés végéig megmaradtak, elhagytam Netheravont, szárnyra bocsátottak. Hivatalos nyelven így mondták: „A Királyi Szabályzat és az Admirális Utasításai 811. paragrafusa értelmében jogosult a pilótajelvény viselésére.” A lemaradtak közül kettő börtönben ült, egyik megsebesült egy légítámadáskor, a többi egyszerűen zuhanót repült. Addig az időpontra senki sem esett el, és nem emlékszem rá, hogy egyetlen gép is komolyabban megrongálódott volna. Tekintetbe véve boldog felelőtlenségünket, örökös nyughatatlanságunkat, a karbantartás alacsony színvonalát és a ma már természetesen tekintett biztonsági eszközök hiányát, illetve nem létezését, ez már-már csoda.

Még rádiónk sem volt, nemhogy radarunk. Ha a pilóták közölni akartak valamit egy társukkal, csak vizuális úton teheték. A jobb oldali lépcsőzetes, az oszlop és hasonló repülési alakzatok föl vételére egyszerű karjelzéssel adtak utasítást. Ha a vezető megbillegttette gépe szárnyát, az azt jelentette: visszarendeződni ék alakzatba. „Beszélgetni” csak morzézva tudtunk: szabad kezünkkel rövidebben-hosszabban kitarított mozdulatokkal hadonásztunk; *cikcakkozásnak* neveztük. Ha vihar közeledett, a bázis semmiképp nem tudott visszarendelni minket.

Repülésirányítás gyakorlatilag nem létezett. Ha egy másik reptéren kellett leszállnunk, nem tudtuk előre értesíteni őket, hogy számítsanak ránk. A netheravoni leszállásoknál ugyanez volt a helyzet. Kiválasztottunk egy birkáktól és guruló gépek-

tól mentes, többé-kevésbé széllel szemben futó megközelítési útvonalat, meggyőződünk róla, hogy senki sem készül arra felé leszállni, aztán gyerünk, tedd le. Egyetlen óvintézkedés létezett: ha az irányítótoronyban valaki véletlenül észrevette, hogy két Hart közelít ugyanabba az irányba, és minden jel arra mutatott, hogy nem látják egymást, vagy hogy egy Hind történetesen egy felszálláshoz készülődő Battle-en akart landolni, az irányító pisztolyt ragadott, és kilőtt az ablakból egy vörös, petárdaszerű világítórakétát.

Gyakran még a legalemibb óvintézkedéseket sem tartották be. A kiképzés vége felé két hétre Dél-Walesbe, a Newton Down-i partvidékre repültünk, a RAF Bombázó- és Lövésziskolájába. Célpontjainkat a parttól hat-nyolc kilométernyire, a tengeren helyezték el. Gépeinken nem volt gumicsónak, de még egy mentőmellény sem, rádióról nem is szólva. Ez könnyen az életembe kerülhetett volna. Egy ilyen repülés alkalmával egyedül voltam, és bombáimat zuhanórepülésben, kétezer-négy-száz méterről indulva kellett kioldanom. Ahogy kis magasságban kiemeltem a gépet, elszakadt a tejgumi²⁰, és a motor – Rolls-Royce Kestrel – egyszerűen megállt.

Szerencsére (már ha létezik ilyesmi) öt másodperc alatt rájöttem, mi történt. Mikor az ember ritkább légrétegekbe emelkedik, hígítani kell a keveréket – volt egy kar a gáz mellett –; lefelé ereszkedéskor pedig fordítva. Önpusztító feledékenységgel teljesen megfeledkeztem róla. Mikor rádöbbszem, előrenyomtam a kart, és a Kestrel életre kelt.

Én viszont sose támadtam volna fel, ha csak néhány másodperccel később jövök rá, mi a baj. Senki sem vette volna észre, ha a tengerbe zuhanok, és mentőmellény nélkül képtelen lettem volna nyolc kilométert úszni az erősen hullámzó, hideg vízben – ráadásul pilótaszerelésben. Ennek ellenére – és erre határozottan emlékszem –; nem gondoltam rá többé, és ez az első eset, hogy egyáltalán szóba hozom.

Valahogy mindannyian túléltek, bár nem tudom, hogyan. Hányaveti hetykeséggel repültünk, mintha szándékosan hívtuk ki volna magunk ellen a sorsot. Azt hittük, minden a kisujjunkban van, de e hitünkkel messze-messze jártunk a valóságtól.

Mikor végül búcsút intettünk a Salisbury-síknak, egy teljes hét eltávozást kaptunk – kilenc hónapja, bevonulásunk óta először. Tényleges szolgálatunk – közölték – e hét letelte után, április 7-én kezdődik. Mivel csak „ellenségeskedések idejére” vonultunk be, az RNVR-hez²¹ kerülünk, a „Wavy Navy”-hez, a *hullámos flottához*: ilyenek, hullámosak voltak aranystrájfjaink, szemben a hivatásos tisztek széles, egyenes stráfjaival. A hullámok között arany A betű hirdette a világnak, hogy *Aviátorok*, repülők vagyunk. Erről neveztek el minket A-fiúknak. A huszonegy éven felülieket ideiglenes tengerész hadnaggyá léptették elő, a húszévesek (így én is) huszonegyedik születésnapjukig ideiglenes megbízott alhadnagykok lettek – finom különbségtétel. A húszon aluliak csak ideiglenes zászlósi rangot kaptak.

Diana időközben afféle ötfontos autó módjára bevégezte, ezért úgy terveztem, hogy stoppal megyek Andoverbe, és onnan vonattal tovább Londonba. Oldalzsákomban legfelül gondosan összehajtva ott feküdt káprázatos, új egyenruhám. Néhány héttel korábban rendeltem: a Gieves-szabóság előrelátóan elküldött hozzánk egy ügynököt, aki garantálta, hogy ha netán az utolsó pillanatban zuhanót repülnénk, visszaadja a pénzünket. Az öltözék messze legfontosabb jellemzője a zubbony bal ujján az egy szál hullámos stráf fölé applikált és annál sokkalta többre tartott két aranyszárny volt. Ugyancsak takarosán bepakolva ott volt az ellenzős sapka, a fehér ing, a fehér, merevített gallér, a mandzsettagomb és a fekete nyakkendő. Volt némi hátránya is a dolognak, mert öltözékünk hasonlított a sofőrökére, és megesett, hogy rövidlátó, idős hölgyek közkedvelt *kékkabátos* (tengerész) helyett hordárnak néztek minket. Az igazi nagy különbséget a szárnyak jelentették, és

egyszerűen nem bírtam tovább várni, jöllehet szigorúan véve még hátravolt egy hetem addig, amikor már megmarkolhattam a hajókötelet.

Korábban érkezve a buszpályaudvarra, bementem az *orrba* (a flottánál így nevezik a klotyót), kerestem egy üres fülkét, bedobtam egy pennyt, és ott, abban a szűk, rideg térben közön-séges, szárnyatlan, kék bábból aranyszárnyú fekete pillangóvá vedlettem át. Utoljára hámoztam le magamról lehordott trapéz nadrágomat, és mostanra alaposan megkopott galléromat, amelyet oly sok babonás ember érintett meg. Fel az élesre vasalt nadrágot, némi bajmолódás a szokatlan gallérral és nyak-kendővel (kilenc hónap után először), aztán fel a *reefer*-t, a kétsoros, rövid tengerészkabátot az összes rézgombjával. Kijö-vők, belenézek a tükörbe, távozás előtt rendbe szedem ma-gam. Kimegyek a külvilágba, a peronra, igyekszem minél ter-mészetesebben viselkedni, nem úgy, mint aki alig várja már az első tisztelgést.

Ez hát a sora annak, hogyan lett belőlem az andoveri buszpá-lyaudvar legmellékesebb helyiségében Őfelsége Királyi Hadi-tengerészete Önkéntes Tartalékának tisztje.

Mi, a 16. pilótakurzus aviátorai különösebb önteltség nélkül állíthattuk, hogy egyenes ági leszármazottai vagyunk annak az első négy haditengerész tisztnek, aki 1911 nyarán az addigi lég-gömbök, illetve kormányozható léghajók után megtanult rep-ülőgépet vezetni. Mindez alig nyolc esztendővel azután, hogy a Wright testvérek révén az első „levegőnél nehezebb” szerke-zet levegőbe emelkedett, nagyszerű teljesítménynek számított. Repülőgép-hordozókról még senki sem álmodott. A haditen-gerészeti repülők legfontosabb feladatát abban látták, hogy egy-egy parti bázisról felszállva támogassák a flottát, irányítsák a ha-jóagyúk tüzet, vagy a hajók előtt járva végezzenek felderítő re-püléseket. Egy évvel korábban egy polgári pilótának, Eugene

Elynek sikerült felszállnia egy kis deszkakifutóról, amelyet egy amerikai cirkáló, a *Birmingham* orr-részében alakítottak ki. Néhány hónap múltán leszállnia is sikerült egy hasonló építményre a *Pennsylvania* csatahajó tatján. Óriási vívmány volt! Megalapozta a nézetet, miszerint repülőgépek hadihajóbázisról is operálhatnak. Ezt az álláspont csak erősödött, mikor az angol hadiflotta egyik pilótája, Charles Samson korvettkapitány a Sheernessben horgonyzó *Africa* csatahajó orráról a levegőbe emelkedett. Májusban a tízcsomós²² sebességgel haladó *Hibernia* csatahajón megismételte produkcióját (itt is deszkakifutóról). Folytak a használható a hidroplánok (hivatalosabban: úszótalpas repülőgépek) építésére irányuló kísérletek; helyesen látták, hogy fontos szerepük lesz a korai haditengerészeti repülésben. Időközben a flotta e gyerekcipőben járó fegyvernemének mutatószámai egyenletes ütemben emelkedtek. Egy királyi rendelet folyamánként 1912-ben megalakult a Royal Flying Corps (RFC; Királyi Repülőhadtest). Két részre osztották: katonai és haditengerészeti szárnyra, mely utóbbi tagjait a flotta tisztjei és tengerészei alkották. Hamarosan Royal Naval Air Service-nek (RNAS) kezdték nevezni magukat, jóllehet ez az intézmény hivatalosan csak 1914 júliusában jött létre.

Az RNAS és az RFC éttől kezdve a maga külön fejlődési útját járta, mígnem 1918-ban összeolvadtak, és megalakult a Royal Air Force. A közbeeső években az RNAS tisztjeit, jóllehet akkoriban még szervesen a flottához tartoztak, már jövőbeli rangfokozatokra léptették elő, például Commanderek [korvettkapitány] helyett Wing-Commanderek [repülő-korvettkapitány] lettek.

A flotta már az I. világháború előtt, a legkorábbi időkben is finoman fogalmazva vegyes érzelmeikkel figyelte a repülést, és ez az álláspontja, mint hamarosan magam is megtapasztaltam, azóta sem sokat változott. Mind a flottánál, mind a parlamentben minden szinten léteztek repülést pártoló és repü-

lést ellenző csoportok: *hajópártiak* és *repülőgéppártiak*. Az előbbieket alkották a túlnyomó többséget. Haszontalan játékszernek tartották a repülőgépeket, nem voltak se hajlandók, se képesek módosítani a tengeri hadviselés mélyen bevésődött elveit, képtelenek voltak belátni azokat a vadonatúj távlatokat, amelyeket a repülés tárt eléjük. Ők és hivatalbeli utódaik a felelősek azért, hogy Brithonban az elkövetkezendő évtizedekben az Egyesült Államokhoz vagy Japánhoz képest viszonylag lassan fejlődött a haditengerészeti repülés. Azon kevesek közül, akik képesek voltak belátni e fegyvernem nagyszerű távlatait, álljon itt aranybetűkkel a politikus Churchill neve, az admirális Fisheré, s a repülők közül Sueteré és Sámsoné.

Az első világháborúban a legtöbb haditengerészeti repülőművelet – lett légyen szó akár normál repülőgépekről, hidroplánokról vagy léghajókról – szárazföldi bázisokról indult. 1913-ra azonban egy öreg cirkáló, a rákövetkező évben torpedótalálat következtében elsüllyedt *Hermes* átépítésével kézzelfogható tényré vált a hidroplánhordozó anyahajó fogalma; fedélzetéről akár három hidroplán is a levegőbe emelkedhetett. Ezek a gépek feladatuk végeztével az anyahajó mellett a tengeren landoltak, majd kihalászták őket. A *Hermes*-ről normál gépek is fel tudtak szállni, ezek aztán a szárazföldön landoltak – ha volt a hatósugarukban –, vagy a tengerre ereszkedtek le, mely utóbbi esetben a gép menthetetlenül elveszett. 1914 végére négy további hidroplánhordozó állt szolgálatba, mind átalakított hajó: egy volt teherhajó, az *Ark Royal*, és három korábban postahajóként működtetett hajó, az *Empress*, az *Engadine* és a *Riviera*.

Kicsi és lassú hajók voltak. Számottevő előrelépést jelentett, mikor 1915 áprilisában egy utasszállítót, a *Campaniá*-t hidroplánhordozóvá építették át. Ez a hajó méretei folytán már nem kevesebb mint hat repülőgépet tudott szállítani. Amellett, hogy egy csaknem harminchat méteres(!) „felszállófe-

délzet"-tel rendelkezett, huszonkét csomós maximális sebessége révén gyakorlatilag lépést tudott tartani a flottával. Egy évvel később további módosítások folytán még használhatóbbá vált: már kétszer annyi gépet hordozott, a felszállófedélzetet huszonnégy méterrel meghosszabbították, és minden addigi gyakorlattal ellentétben, menet közben is fedélzetére tudták emelni a visszatért hidroplánokat, nem kellett hozzá leállítani a hajót.

Időközben egy újabb átalakított postahajót állítottak szolgálatba, a *Ben-my-Chree*-t, majd a *Vindex*-t is: ez utóbbi repülőgépei támadtak először anyahajóról felszállva torpedókkal ellenséges hajókat.

1917 júniusában a *Furious* színre lépése indította el azt a folyamatot, amely végül forradalmi változásokat eredményezett a hajókról felszálló repülőgépek alkalmazásában. Ezt megelőzően szóba sem jött, hogy a visszatérő gép a hajóra szálljon le, noha az amerikaiak már 1910-ben bizonyították, hogy lehetséges. A *Funous*-t eredetileg csatacirkálónak szánták, de építése közben módosították a terveit: az előfedelzeti lövegtorony eltávolításával helyet csináltak a felszállófedélzetnek, s ilyenformán már első útjára repülőgép-hordozóként indult. Hatvanméteres kifutója és több mint harminccsomós sebessége miatt (amelynek révén csökkenteni lehetett a repülőgép földhöz viszonyított sebességét) számos pilóta lehetségesnek tartotta, hogy leszálljanak rá.

A kockázat mértékét nem lehetett eltúlozni. Nemcsak hogy lejtett a fedélzet, és nem voltak fékezőkötelek²³, de az érkező pilótának még a szélbe fordulás előtt, az utolsó pillanatban a hajó felépítményeit is kerülgetnie kellett. Ezt az elképesztő teljesítményt sikerült bemutatnia Edwin Dunning repülő-korvetkapitánynak augusztus 5-én egy Sopwith Púppal.²⁴ Másnap tovább kísértette a szerencséjét, ismét megpróbálkozott vele, de halálát lelte.

Az igazi komoly lehetőségekre azonban a tengeren teljes sebességgel haladó hordozóról fel –; illetve arra *leszálló*, gyors szárazföldi gépek mutattak rá. Ehhez mindössze egy leszálló-fedélzetet kellett építeni a felépítmény és tat között, vagy ami még ennél is jobb volt, egy teljes hajóhossznyi, egybefüggő repülőfedélzetet. Az előbbi elvnek megfelelően a *Furious*-t azonnal módosították, az olasz utasszállítóként vízre bocsátott, de azóta repülőgép-hordozóvá előlépett *Argus*-t pedig az utóbbi elképzelés szerint. Mikor a világháború utolsó évében szolgálatba álltak, kiviláglott, hogy a pilóták a tat felől érkezve viszonylag könnyen le tudnak szállni rájuk; innentől fogva ezt a gyakorlatot követték a világ legnagyobb hadiflottáinál.

Az *Argus* volt az első repülőgép-hordozó, amelynek tatjától az orráig egybefüggő, egy síkban lévő repülőfedélzete volt. A későbbi anyahajókon volt egy „sziget” – a fedélzet jobb szélére helyezve, ez a voltaképpeni parancsnoki híd –; amely fel- és leszálláskor erősen ki volt téve az ütközésveszélynek. Az *Argus* asztallap simaságú fedélzetére gyerekjáték volt leszállni, olyanira, hogy még a második világháborúban is használták kiképzésre. Magam is landoltam rajta egyszer, 1942-ben, mikor még – időközben újra átépítve – szolgálatban volt.

Az első világháború alatt a haditengerészeti légi járművek száma mindvégig egyenletesen emelkedett. A léghajók, és főként a *blimpek* – nem merev rendszerű kormányozható léghajók – a tengeralattjáró-veszély elhárítása érdekében sok ezer órát töltöttek a levegőben. A parti bázisokról és anyahajókról operáló szárazföldi és az úszótalpas repülőgépek mellett 1918-ra szinte minden csatahajón, csatacirkálón és cirkálón volt olyan felület, amelyről legalább egy hidroplán felszállhatott. Még több posztahajót alakítottak át hidroplánhordozóvá. A RAF megalakulásakor mintegy ötvenötezer tisztet és katonát helyeztek át kötelékébe az RNAS-tól, s velük együtt mintegy háromezer légi járművet, ami akkoriban elképesztő mennyiségnek számított.²⁵

A következő tizenkét év során négy újabb repülőgép-hordozót állítottak szolgálatba. Az *Eagle*-t (1920) csatahajójából alakították át. Az újabb *Hermes* (1924) volt az első olyan hajó a világon, amely az első perctől fogva repülőgép-hordozónak épült. Két korábbi csatacirkáló, a *Courageous* és a *Glorious* átépítése 1928-ban, illetve 1930-ban fejeződött be. A következő repülőgép-hordozót, az új *Ark Royal*-t csak 1936-ban bocsátották vízre. Az *Argus* és a *Furious* mindvégig szolgálatban maradt. Ilyenformán a második világháború kitörésekor a flottának mindössze hét hordozó állt rendelkezésére, amelyek közül kettő kifejezett régiség, kettő pedig technikailag elavult volt. (Ez az alacsony szám is tovább csökkent a háború tizennegyedik napján, mikor a *Courageous*-t egy torpedó elsüllyesztette.) Mindennek tetejébe nagyon kevés gépet hordoztak: mindössze kétszázat, azt is csak azokban a ritka esetekben, mikor az előírt gépállomány hiánytalanul megvolt. Érdemes ezeket az adatokat összevetni az Egyesült Államok flottájának hasonló mutatóival: az 1938-ban vízre bocsátott USS *Enterprise*²⁶ egymaga hetvenhat gép anyja volt, ezzel szemben a még építés alatt álló HMS *Illustrious* csak harminchárom gépet tudott fedélzetére venni.²⁷

Az ügyek e szálnalmas állapota nagyrészt annak a civakodásnak a következménye volt, amelyet a flotta és a RAF a haditengerészeti repülők fölötti rendelkezésért a gépeknek a légierő hatáskörébe történt átirányítása óta szünet nélkül folytatott. A vita 1935-re még jobban elmérgesedett, mikor az admirálisok egyre inkább erőltették, hogy a tengerészeti légi-erő teljes személyi és repülőgépállománya kerüljön vissza a flotta alárendeltségébe.

Groteszk perpatvar volt, mert valójában egyik vetélkedő fél sem akarta nyakába venni ezt a felelősséget. A RAF elhanyagolta a haditengerészeti repülést; az FAA nemcsak hiányokkal küszködött, de a gépei is olyanok voltak, amelyeket a légierő egyetlen magára valamit is adó pilótája sem nevezett vol-

na repülőgépeknek. Mikor 1938-39-ben az irányítás végül a flotta kezébe került, a haditengerészeti gépeken repülő, illetve azokat karbantartó több ezer RAF-pilótát és -szerelőt a haditengerészet a megfelelő ranggal vette át. Akadtak köztük olyanok is, akik 1918-ban sötétkékről váltottak világoskékre, és akik most „fregattkapitányokból” tiszthelyettesek és „chief”-ek²⁸ lettek. A repülőgépek állapotában azonban nem következett be semmiféle varázslatos javulás, és még ennyire sem változott a sok vaskalapos, szemellenzős tiszttel magatartása, aki komor gyanakvással, sőt nyílt ellenszenvvel szemlélte a repülőgépeket és mindazokat, akik ezeken a masinákon repültek. A RAF-nál a haditengerészeti repülés afféle mostohagyereknek számított, mindkét haderőnem Hamupipőkéjének. Ettől kezdve már csak a flotta Hamupipőkéje volt.

Jól jellemezte a velünk kapcsolatos bizonytalanságot, hogy a későbbiek során még legalább három elnevezést húztak ránk, és senki sem tudta, hogy ezek közül melyik az érvényes. Senkifiai voltunk, meg se kereszteltek minket rendesen. A mai napig sem tudom, hogy létezett-e hivatalosan a Fleet Air Arm. Igaz, így neveztek minket a legtöbben, és leggyakrabban mi is így neveztük meg magunkat, a név azonban voltaképp a két világháború közötti évek illogikus öröksége volt, mikor is a haditengerészet kötelékében repülőket – ennyi biztos – Fleet Air Arm of the Royal Air Force-nak, a Királyi Légierő Haditengerészeti Légi Fegyvernemének nevezték. A flotta sok tisztje meggyőződéssel állította, hogy FAA nem létezik, mivel a pilótái és repülőgépei fölötti rendelkezés joga visszakerült a haditengerészethez. Időnként Air Branch of the Royal Navy-nek, a Királyi Flotta Légi Fegyvernemének, röviden Branchnek tituláltak minket. Mások a hőskorszakot visszaidézve a Royal Naval Air Service, a Királyi Haditengerészeti Légi Szolgálat elnevezés mellett kardoskodtak. Választhatott ki-ki tetszése szerint, de ez az *esprit-de-corps*-on, a testületi szellemen mit sem változtatott.

A repülőszázadoknál egészen a második világháború végéig fel-feltűnt időnként egy-egy RAF-örmester vagy repülő tiszt-helyettes, akiket minden bizonnyal valamilyen adminisztrációs baki miatt felejtettek ott, de ettől eltekintve – leszámítva, hogy a kiképzés korai szakaszát még mindig a légierő irányította –; a váltás teljes volt,

Ez volt az az időszak, mikor mi, frissen szárnyra bocsátott, s immár tényleges szolgálatot teljesítő pilóták harci kiképzés céljából megtértünk a flotta nem túlságosan dús kebelére, hogy ott a flotta oktatóinak útmutatása mellett, a flotta légi bázisairól felszállva haditengerészeti gépeken repüljünk. A speciális haditengerészeti repülőgép főképp azt jelentette, hogy olyan lassú és elaggott, hogy a légierő pilótái nem is tekintik repülőgépnek. A vadászpilóták Yeoviltonba kerültek, és ott Skuákra, Rocokra és Fulmarokra – harci repülőgépeknek csúfolt szerkezetekre – képezték át őket, de hát a flottának csak ilyenekre futotta. A mi csoportunknak Crailben, majd Arbroathban Cekkerek jutottak – a szárnyai között feszülő merevítőhuzalokra célozva ez volt a Fairey Swordfish [Kardhal] közkeletű neve –; majd hébe-hóba egy-egy Fairey Albacore, a Cekker zárt pilótaüléssel és fékszárnyakkal, sőt változtatható állásszögű légsavarral cifrázott változata. Mindkét gép merev futóművű és kétfedelű volt.

A Cekker csúcssebessége hivatalosan kétszázötven kilométer/óra volt, de ezt minden bizonnyal lejtőn lefelé és terheletlenül mérték; a valóságban inkább a kétszázhúshoz állt közel. Mint afféle „mindenes gépnek”, fő feladata az ellenség hajóinak felderítése, megtorpedózása és a saját hajó tűzérési tűzének helyesbítése volt. Ennélfogva TSR-gépekként emlegették őket, a rajtuk repülőket pedig TSR-pilótáknak.²⁹ Ez az elnevezés hamarosan, mikor a bombázás fontosabbá vált a megfigyelésnél, TBR-re változott.

Nem sokkal azután, hogy a fifeshire-i St. Andrews közelében fekvő Crailbe értem, elháltam boldog házasságomat a Cek-

kerrel. Frigyünk csaknem napra pontosan négy esztendeig tartott. Ezalatt mindvégig hűséges voltam hozzá (nem lévén más választásom), csak egyetlen kis balkézi kalandocskám akadt egy úrhatnám, ledér kis jenki nőcskével,³⁰ egy Vought-Sikorsky Chesapeake-kel. Mint a félrelépések többsége, ez is igen rövid életűnek bizonyult, és hamar a feledés homályába merült. Aznap, mikor 1945 áprilisának legelején, bolondok napján közös megegyezéssel elváltunk, már az utolsó előtti tényleges szolgálatot teljesítő Swordfish-század parancsnoka voltam. (A 836-os is szolgált még, de nem önálló egységként.³¹)

A Cekker meg én első ízben 1941. április 8-án emelkedtünk együtt levegőbe. Másnap megkezdődött e félelmetes harci gépek pilótáinak tízhetes kiképzése. Lévéen százötven egyedül repült óra a hátunk mögött – ez nem több, mint amennyit egy utasszállító pilótája manapság két hónap alatt összeszed –; elvárták, hogy a kiképzés után azonnal bele vessük magunkat a küzdelembe. Mikor az ember egy egymotoros katonai gépbe ül, nincs kétkormányos kiképzőrepülés. A pilóta elolvassa a kézikönyvet, körülnéz a pilótaülésben, aztán huss, föl. Így tettem én is azon a napsütéses áprilisi reggelen az RNAS craili repülőterén.

Hogyan is adhatnám vissza, milyen érzés volt minden idők egyik legérdekesebb repülőgépén, a Cekkeren repülni? Bármilyen más harci gépre került is a kezdő pilóta, azonnal érezte, hogy az új gép pilótaülésében egy véresen komoly, masszív és félelmetes szerkezetet vezet. Legalábbis az iskolagépekhez képest. A Cekker – egyem a zúzóját – nem ilyen volt. Jóllehet akkor még csak hat éve gyártották, mégis úgy tűnt, csak véletlenül, egy letűnt korszak relikviájaként felejtették a háborúban. Roppant nehéz volt megemészteni, hogy bármilyen valószínűtlen is, mégis a mi korunk terméke, és hogy ezzel kell a légi csatákba vetnünk magunkat. De a Cekkernek csodálatos erényei voltak. Idiótabiztos volt. Gyakorlatilag bármit meg le-

hetett csinálni vele, jóval többet, mint amit a gépkönyv lehetségesnek tartott. Ez a készséges engedelmesség volt az, ami miatt érdemes volt Cekkeren repülni; sose hagyta cserben a pilótát. Abszolút stabil volt, még a legalacsonyabb sebességen is biztosan irányítható. Óriási magasságból bukórepülésbe zúdulhatott vele az ember, és a sebesség még akkor is jóval háromszázhetven kilométer alatt maradt; és húzhatta hasra a pilóta teljes erőből a botkormányt, a Cekker akkor is gyorsan és határozottan vette ki magát a zuhanásból, nem kellett tartani az ősi ellenségtől, a túlhúzás miatti áteséstől. Soha senkinek nem sikerült kiszakítani egy Cekker szárnyát, noha a földön egy meghökkenően egyszerű kézi mechanizmussal előre, illetve hátra lehetett hajtani őket, s ezáltal csökkenteni a repülőgéphordozón elfoglalt helyet.

Alacsony, százhusz kilométer körüli sebességnél a szárnyak belépő élén kibújnak az orrsegédszárnyak, és hogy csökkentés a szárnyak terhelését s ilyenformán az átbukás veszélyét, rések keletkeznek. A Cekker ennél kisebb sebességre is csak egészen finom holtjátékkal reagált, de tökéletesen irányítható maradt. Mikor úgy százhet-száznyolc kilométer körül elérte a dugóhúzóba esési sebességet, még akkor is elég volt hátrarántani a botkormányt: máris leszegte az orrát, higgadtan és nagyon finoman megindult a föld felé, s így zuhant viszonylagos egyensúlyban mintegy harminc métert, míg csak elegendő sebességet nem gyűjtött. Akkor is hazavonszolta magát, ha úgy kilyuggatták, mint egy tésztaszűrőt.

Amíg duruzsolt a motor – a Pegasus III, vagy ahogy becéztük: a Peggy – egyszerűen nem is történt semmi baj. Az én Peggym történetesen kétszer is cserbenhagyott, de az ilyen pech ritkaságszámba ment. A Cekker még akkor is repült, ha a motor két hengerét szétlőtték.

Bármilyen elszánt tisztelője voltam is, nem tagadhatom, hogy a Cekker szemre nem volt valami tetszetős: merevítőrudak,

merevítőhuzalok, merev futómű, kényes törzs. Na és mindehhez még egy apróság: kétfedelű. Meglehetősen kínos volt leszállni egy ilyen géppel egy RAF-támaszponton a Spitfire-ek és Beaufighterek (később Whirlwindek és Fortressek) közé. Egyszerűen nem úgy nézett ki, mint egy harci repülőgép. Még távolról sem. Alacsony sebességének voltak előnyei és hátrányai. Egy Cekker lelövéséhez legalább két Me-109-es kellett – már ha a Cekker pilótája ismerte a trükköt, és megőrizte a hidegvérét. A taktika lényege abban kristályosodott ki, hogy az ember kivárta, míg az ellenséges gép már majdnem lőtávolba ér, akkor hirtelen visszavette a sebességet, és a megfelelő irányban nagyjából száztíz kilométeres sebességgel a lehető legélesebben elkanyarodott. A 109-es és az összes többi modern vadászgép ezt egyszerűen nem tudta követni, nem volt képes célba venni a Cekkert. Túl lassú volt nekik.

A szárazföldi tüzérek, bármit jeleztek is radarjaik, nem voltak hajlandók elhinni, hogy csak százhatvan-százhetvennel repülünk. A gránátok és a nyomjelző lövedékek (ha volt egy kis szerencsénk) általában ötven méterrel előttünk jártak. Mire belejöttek, az ember általában el tudott slisszolni – jobbra tengerszinten.

Lehetetlenül lassú leszállási sebessége folytán a Cekker még olyankor is használható volt, mikor – akkori kifejezéssel élve – még a madarak is gyalogjártak. Hánykolódhatott a hordozó akár az Északijeges-tengeren, de ha a fedélzeten száz kilométeres szélsebességet mértek, a Cekker fedélzethez viszonyított sebessége alig nyolc kilométeres volt – nem több, mint egy lépteit megszorázó emberé. Néha kénytelen voltam gázt adni, és átbukási sebesség fölértettni, hogy lépést tartsak a hajóval. Megtörtént, hogy a századom egyik Cekkere valamivel a konvoj mögött járőrözött, mikor hirtelen erős szél kerekedett. A konvoj alig tízcsomós sebességgel haladt, de mire a pilóta utolérte volna a hajókat, elfogyott a benzinje, és sose láttuk többé.

Teljesen ki voltunk szolgáltatva az elemeknek. Mondanom se kell, hogy a pilótaülésben nem volt fűtés, bár a pilóta húzott valami kis hasznót a Peggy közvetlen közelségéből – nem úgy a külön-különülésben mögötte ülő megfigyelő és lövész. Murmanszk tájékán, mínusz tizennyolc fokban némiképp hűvös volt a gépben, de az arcba fújó szél olyan gyönyörűség, amit ritkán élvezhetnek a mai pilóták. És nyitott ülésből gyorsan ki lehet szállni.

Édes-kedves Cekkerem, elmondtam, amit tudtam. Isten vedled. Ennél szebb végbizonyítványt nem adhatok neked.

Kristálytisztán emlékszem még, mekkora benyomást gyakorolt rám hatalmas mérete és ereje, mikor először szálltam föl vele a tavaszi fifeshire-i mezők fölé. (Nota bene: fesztávolság 13,7 méter, motor 690 lóerő.) Én irányítom egyes-egyedül ezt a rendíthetetlenül stabil csodamasinát, amely mintha önnön jószántából szállna velem az égbe.

Harcászati iskola. Hét hét Craillen, torpedóvetés, majd három hét Arbroath-ban, ahol beavattak minket a hajóra történő leszállás kényes művészetébe (jóllehet ebben a szakaszban a tényleges leszállásig még nem jutottunk el). Mindez megspékelve kötelékrepüléssel, éjszakai repüléssel, zuhanóbombázással, vízbombák ledobásával és hasonlókkal. A Cekker akkoriban még egy rögzített, előretüzelő 303-as Vickers géppuskával is föl volt szerelve, noha nemigen lehet elképzelni olyan körülményeket, amelyek között használható lett volna, lévén az összes többi katonai gép minimum kétszer olyan gyors. De ha már ott volt, meg kellett tanulni használni. Volt egy forgatható Vickersünk vagy Lewisünk is, azzal a légi lövész lövöldözött a hátsó ülésből.

A torpedó ledobása rendkívül kényes művelet. Súlya eléri az egy tonnát, és körülbelül húszméteres magasságból kell a tengerbe zuhintani. A vízbe érve saját motorjától hajtva halad

mintegy két kilométeren át, egy-másfél méterrel a felszín alatt, körülbelül negyvenöt kilométeres sebességgel – már ha valami az útjába nem akad, amikor is megsemmisítő erővel robban. Egyetlen torpedó (köreinkben bádoghal) képes elszüllyeszteni egy nagy kereskedelmi hajót. A nehézség abban rejlik, hogy kioldásakor és még néhány másodpercen át megfelelő lassúsággal, a lehető legegyenesebb vonalban, egyenletes szinten, megfelelő magasságon kell repülni, ha a pilóta azt akarja, hogy a torpedó megfelelő irányba fusson, és hogy egyáltalán elinduljon. Ennél mi sem egyszerűbb, ha az ember célpontja a baráti *Brigadier*, amely Firth of Forthnál jámbor célhajónkként szolgált. Egészen más história viszont, ha mindezenközben egy erősen védett ellenséges flotta vagy konvoj nyomjelzőkkel lövi közben az embert.

Egy másik apróság: ha az ember ezerméteres távolságban oldja ki, több mint egy percig tart, mire a bádoghal eléri célpontját, amely eközben – húszcsomós sebességet föltételezve – mintegy nyolcszáz métert tesz meg. Ezért fel kell becsülni a kiszemelt hajó sebességét, megfelelő távolságból célba venni, és megsaccolni, milyen kitérő manővereket képes végrehajtani. Ez utóbbi a *Brigadier*-nek nagy erőssége volt: ha például az orrát támadtuk, azonnal felénk fordult, amivel lehetetlenül kis célfelületet kínált, és „átfésülte magát” a torpedón. Támadásainkat több ezer méteres magasságból indítottuk. Zuhánóreplésben indultunk a tenger felé, lehetőség szerint nem töltöttünk tíz másodpercnél többet tengerszinten, aztán mere-deken emelkedve húztuk a csíkot. Első próbálkozásainkkor még bádoghalak nélkül dolgoztunk, később már hétmázsás gyakorló torpedókkal. Ezzel vagy azzal, abban a pillanatban, mikor meghúztuk a ravaszt, egy fényképezőgép automatikusan rögzítette a képet, amelynek alapján ki lehetett számítani a magasságot, az irányszöveget és a cél távolságát, s ilyenformán a célhajó sebességének ismeretében azt is, hogy eltaláltuk vol-

na-e vagy sem. Később már „futókkal” (*runner*-ekkel) dolgoztunk, amelyek ugyanolyanok voltak, mint az igaziak, csak épp robbanótöltet nélkül. Úgy állították be őket, hogy mélyen haladva csússzanak át a célhajó alatt, s aztán emelkedjenek a felszínre, hogy ki lehessen halászni őket. Ellenkező esetben a több ezer font értékű bádoghal csúnyán megrongálódott volna az ütközéstől, és minden valószínűség szerint el is merült volna. Oly kevés volt belőlük és olyan sokba kerültek, hogy mindegyikünk csak háromszor próbálkozhatott.

Nekem a kezemre állt a dolog, és a legjobb torpedóvetők közé számítottam. Huszonhárom támadásból tizenkilenc találatot értem el, és a négy másik is csak szűk tíz méterrel tévesztett célt. És ebben nincs benne egy felejthetetlen eset, mikor még a ravasz meghúzásáig sem jutottam el. Ekkor találkoztam először szemtől szembe az ősi ellenséggel, a halállal. Még ma sem értem, hogyan is úsztam meg.

A kurzus vége felé. Tündökletes májusi délelőtt, fent a levegőben, a változatosság kedvéért egy Albacore-ral. Kapaszkodom fölfelé két másikkal. Összehangolt támadást készülünk indítani a Firth magasságában húszcsomós sebességgel kelet felé pöfékelő *Bngadier* ellen. Ezerötszázon vezetőnk megadja ajelet.

A szokásos műveletek. Légcsavar teljesen kitérítve. Gáz vissza egyharmadra. Süvítő zuhanás a tenger felé, meredeken, ahogy csak tudok, örülten kacsázva jobbra-balra, hogy kitérjek a képzelt légvédelmi tűz elől. Szemem mindvégig a *Bngadier*-en. Jobb közéről közelítek. Ha irányt vált és felém fordul, átváltok a tatjára. Ha az ellenkező irányba tér ki, az orrára. Közeledik a ledobómagasság, a húsz méter, mintegy ezeregyszáz méterre a hajótól. Kétszázötvenen elkezdem kivenni a gépet, célpont a bal szárny alatt, irányt vált, távolodik, éles forduló jobbra, hogy megelőzzem, majd balra, hogy pontosan irányban le-

gyen az orra, sebesség vissza kettő tízre, a légcsavar hadd húz-
zon, magasság rendben, és most gázt a végső célzás előtt...

És semmi. A hön utált Taurus motor hallgat, mint a sír. Húsz méter, teljes hátszél.

Tudom, hogy körülbelül tíz másodpercem van. Ösztönös pillantás a keverékszabályzóra. Benzintartály csaknem teljesen tele. Közben rángatom a gázt, de semmi. Hátravágom az üvegháztetőt, ebből fürdés lesz, nincs idő szélbe fordulni, nincs idő leereszteni a félszárnyakat. Botkormány. Nyomd le a farkát, a mindenségit! Egy pillanatra bevillan a víz, amint felfröccsen körülöttem, előrezuhanok, arcom a műszerfalba vágódik; csönd, sötétség.

Néhány másodpercenyi agyi rövidzárlat. Teljes hátszéllal, fékszárnnyak nélkül fogok vizet, mintegy hatvanöt kilométerrel nagyobb sebességgel, mint normál körülmények között, szilárd talajra ereszkedve. Fröccsen a víz, az Albacore testén remegés fut végig, majd hirtelen negyvenöt fokos szögben előredől, és már süllyed is. Amint víz ér, villámgyorsan magamhoz térek.

Még épp idejében, hogy szippantsak egy utolsót a sós levegőből. Merülök: szorosan a pilótaülésbe szíjazva, két erősen vérző fejsérüléssel. Ki innen! Csak a biztonsági öveket kell kioldani. Négy szíj, kettő fölül, kettő alul, V alakban összefutva a mellemen, egy tízcentis vaspecék rögzíti őket. Ki a pöcköt, le a szíjakkal, és szabad vagy. Nem látok a víz alatt, de már annyiszor csináltam, hogy vakon is képes vagyok rá. Keresem a pöcköt, nincs ott. Az ég szerelmére, csak semmi pánik! Három méterrel a víz alatt az maga a halál. Fölfelé kapom a fejem. A nap fehér fénye, fényes oszlop a fejem fölött: levegő és élet messze-messze, egy-két arasznyira fölöttem. De hol az a rohadt pöcök?

Vállamtól lefelé végigsimítok a szíjon a köldököm fölötti központi csatig, ahol a pöcök a négy szíjat összefogja. A tü-

dóm pattanásig feszül. Megvan a csat, de hol a pöcök? Egyszerűen nincs ott. Nincs. Akaratlanul tudóre nyelem az első korty sós vizet. Millió kép villan előttem. Anyám, emlékszem, a fejem fölött fénylő fényoszlopból mosolygott rám. Muszáj! Nagy korty sós víz. Ki ebből a sírból! Csak egyetlen módon lehetséges: el kell szakítani a szíjakat.

Egy örült döntése. Ezeket a szíjakat a világ legerősebb embe-
re se volna képes elszakítani. Nagyon jól tudom. De ez az a szalmaszál, amelybe egy teljes percnyi víz alatt tartózkodás után belekapaszkodom. Két kézzel felnyúlok, elkapom a szélvédő tetejét. Húzódkodom, mint az örült. És mint egy parafadugó, úgy repülök a felszínre.

Hogyan magyarázzam ezt a csodát? Százszor is végiggon-
doltam. A biztonsági övet nem lehetett elszakítani, efelől semmi kétség. De kell lennie valamilyen racionális magyará-
zatnak. Csak egyetlenegyét tudtam kikombinálni: valamikor az első tébolyult másodpercekben egy ösztönös mozdulattal már kirántottam a pöcköt, félig eszméletlenül is tudva, hogy ez az életben maradás első feltétele, amit utána – immár tel-
jesen magamhoz térve – természetesen hiába kerestem. A szíjak, míg húzóerő nem éri őket, a helyükön maradnak. De hogy jutott eszembe egyáltalán egy ilyen teljesen reményte-
len dologgal próbálkozni, ami végül is megmentette az éle-
temet?

Az Albacore sose volt népszerű. Modern külleme ellenére nem rendelkezett a Swordfish megbízhatóságával és manőve-
rezőképeségével, és mint az előbbiekből is kiviláglik, Bristol Taurus II-jét össze se lehetett hasonlítani istállótársával, a köz-
kedvelt Peggyvel. Körülbelül ez idő tájt keletkezett egy dal-
szöveg, a *Bring Back my Bonny* dallamára íródott. Hamarosan a
FAA-sok egyik kedvenc nótája lett, amelyet nemcsak a Cekke-
rek idejére nosztalgikusan emlékező Albacore-pilóták böm-
böltek lelkesen a tiszti étkezők zongorája köré gyűlve:

*A Swordfish a Peggyvel szárnyal,
a Taurus rossz ócskavas,
míg a Swordish vidáman röpköd,
az Albacore földön rohad.*

*Hozd hát, hozd hát,
hozd vissza nékem a Cekkerem!
Hozd hát, hozd hát,
vissza a Cekkert nekem!*

Aznap este a szokásosnál is nagyobb hévvel énekeltem. Soha többé nem repültem Albacore-ral. Négy nappal később, félig leborotvált és összeöltögetett fejjel, egy Swordfish pilótaülésében újra levegőben voltam. Két újabb támadás a *Brigadier* ellen, két újabb hajóközepi találat.

A történet itt véget ér, ezzel szemben tartozik hozzá egy előjáték is. Ezúttal az égadta világon semmiféle magyarázattal nem tudok előhozakodni, legfeljebb a józan ész utolsó mentsvárára, a véletlenre hivatkozhatok.

Néhány héttel korábban, egy londoni eltávozáson voltunk Angellel. Kart karba öltve sétálgatunk a Coventry Streeten, én vadonatúj, parádés uniformisban, Angel a gyűrűmmel az ujján. Neonfényes játékterem, jósoló cigány asszony: Kasszandra a flipperasztalok között. Elfüggönyözött fülkéje előtt karperecek és arany fülbevaló-karikák. Hallgassuk meg, mit jósol, csak úgy mókából. Egy shilling és hat penny, kedveském. Tenyérből, kártyából, kristálygömbből, tealevelekből. Nem, együtt nem lehet. Csak egyenként. Bocsásson meg, kedveském, de ez csak így megy. Nem, még öt shillingért sem.

Elrontotta a mókát, de megkötötte magát. Földobtunk egy egyshillingest, és én mentem be elsőnek. Tenyérből, mondom. Előbb az egyikből, aztán a másikból. Jönnek a szokásos ködös

közhelyek, talán még a szokásosaknál is elcsépeltebbek. Hosszú tengeri utazás meg a többi – már elfelejtettem. Angelről egy muhk sem. Miért, mire számítottam?

Angel következik. Mintha ő tovább lenne bent. Odaállok az egyik asztalhoz flipperezni. Egy fekete harisnyás kis szőkeség méregeti rám a szemét, sokatmondóant int. Angel mosolytalanul lép ki a függőny mögül; Kasszandra bent marad.

– Na? Mit mondott?

Mintha nem válaszolna azonnal.

– Semmit – feleli. – Tényleg semmit. Csak a szokásos halandzsát mindenféle sötét idegenekről.

– Nekem pontosan ugyanezt. Téged még csak meg sem említett.

– Azt mondta, nagyon boldog vagy.

– Vagyok is, szívem.

Angel aznap este alig-alig szólt már, fejfájásra panaszkodott, korán hazakísértem az anyjához. Két nap múlva, mikor Skóciába utaztam, kikísért a vonathoz.

Évek múltak el. Angel nem lett a feleségem, Pennyt vettem el, megszületett Christopher. Véget ért a háború, visszatértem Oxfordba, Pennyt és Christophert Alverstoke-ban hagytam. Néhány hónap múltán Angel is előkerült, férjhez ment valami Bohmhoz, akit még soha senki sem látott. Hozzám hasonlóan ő is ösztöndíjasként tanulhatott, mert négy évet töltött a WAAF-nál. Találkoztunk, jó barátokként mentünk ki csónakázni a Cherwellre. Hajnali háromig beszélgettünk a régi szép időről.

Később egy este Angel megkérdezi: emlékszem-e arra ajátéktermi jósnőre.

Épp csak dereng.

– Semmit se mondott – felelem.

– Neked. És én se mondtam neked semmit.

– Ezt hogy értsem? – kérdezem.

Lehajtja a fejét. Úgy érzi, most már talán elmondhatja. Hátborzongató élmény volt. A jósnő nem fogadott el pénzt tőle, nem nézte meg a tenyerét, mellőzte a szokásos körítést. Csak nézte-nézte Angelt.

– Maga, kedveském, kéz a kézben jött ide a fiújával, ujján ott a karikagyűrű. Az a fiú boldog. Könnyű volna most azt mondanom magának, amit vár tőlem, hogy összeházasodnak és családot alapítanak. Azt is tudom, hogy maga csak szórakozásból jött be hozzám. De maga, kedveském, nem fog férjhez menni ehhez a fiúhoz. Nem hazudhatok magának.

Angel egyre idegesebben hallgatta, a cigányasszony mindinkább elkomorodott, és egy álló percre semmi mást nem motyogott, mint hogy nem is tudja, mit mondjon, nem tudja, mondja-e egyáltalán. Végül elmondta.

– Nem akarom felizgatni magát, drágám, de van valami, amit tudnia kell. Ez a maga fiúja rövidesen vagy elesik, vagy csak valamilyen csoda folytán menekül meg a haláltól, amit később sose tudnak teljesen megmagyarázni. Hát elmondtam, kedveském. De amíg annak a fiúnak az élete veszélyben forog, ne mondja el neki. A flottánál repül, ugye? Látom az új aranszárnyaiból.

Angel megdöbbszent. Várt egy ideig, hogy összeszedje magát, elszívott egy cigarettát. Nem volt mindennapos dolog a háborús időkben ilyesmit mondani egy fiatal nőnek a jövődöbelijéről. De a mi Kasszandránk megtette. És amit mondott, igaznak bizonyult.

III.

A SAJTTORTÁK

Sok saját nótája volt a Branchnek, amelyeket számtalan korsó sör elfogyasztása közben a tisztí étkezde lehangolt zongorája köré gyűlve rendszeresen harsogtunk. Volt egy kedvencünk akkoriban, a *Home on the Range* dallamára kellett énekelni, elnyúlt vagy tizenkét strófányira, de csak a refrénre emlékszem:

*Fenn az égen, hol a nap ragyog,
a Swordfish s az Albacore szárnyal csak ott.
Most, hogy szárnyra eresztettek,
Oly dicső tetteink lesznek,
hogy mellettük Taranto sétagalopp.*

Micsoda remények! Micsoda félelmetes elbizakodottság! Az egyértelműen a Cekkereknek köszönhető tarantói győzelem a flotta történelmének egyik legfényesebb diadala. Emlékszem, milyen hitetlenkedéssel, majd lelkesültséggel, éljenzéssel és örömteli büszkeséggel fogadtuk a hírt; csaknem mindegyikünk

Cekkerre volt kijelölve, és most kiderült, hogy mégiscsak az az igazi repülőgép!

Íme a pusztá tények.

Az olasz csizma talpívén fekvő Taranto az olasz haditengerészet fő támaszpontja volt, a Földközi-tenger legfontosabb, legerősebben védett kikötője. 1940 novemberében olyan óriási létszámú és tűzerejű flottának adott otthont, amely – legalábbis elméletileg – úrrá tette az olaszokat *Mare Nostrum*-ukon, a Földközi-tengeren: nem kevesebb, mint hat csatahajó, kilenc cirkáló, tizenhét romboló és számtalan kisebb hajó horgonyzott öbleiben. A hajókat saját ágyúik mellett, amelyek között – a két Littorio-osztályú csatateknő esetében – tizenöt hüvelykesek [38,1 cm] is voltak, megszámlálhatatlan parti üteg is védte. Mindezeken kívül a kikötőt körülfogó uszályokról és hullámtörőkről huszonkét záróléggömb nyújtogatta gyilkos drótköteleit. A hat csatahajót még torpedók kivédésére szolgáló hálók is oltalmazták.

Az Admirális Lordjai ez ellen az áthatolhatatlannak tartott erősség ellen húsz Cekkert küldtek. Két-két fős személyzettel.

Nehezen érthető, egyáltalán hogyan születhetett ilyen döntés. A könnyűlovasság támadása³² ehhez képest sétagaloppnak látszott. El tudta-e képzelni bárki is, hogy egy ilyen örült kaland gyászos vereségen kívül bármit is eredményezhet? Még ennyi kétfedelűt is csak alig tudtak összekaparni. A Földközi-tengeren az *Eagle* kazánproblémái miatt az *Illustrious* volt az egyetlen hadra fogható repülőgép-hordozó. Néhány vadászgép (Fulmarok) mellett két TBR százada volt, a 815-ös és a 819-es, amelyek összesen huszonkét Cekkerrel rendelkeztek. A támadást megelőző napokban, különféle – emberéletem szerencsére nem követelő – balesetek folytán még ezek közül is harcképtelenné vált hét: kettő összeégett egy hangártűzben, három szennyezett benzin miatt fürdőzésre kényszerült, kettő a fedélzeten ütközött. Öt gépet áthoztak az *Eagle*-ről, azok-

kal lett ki a hús. Napnál világosabb volt, hogy egytől egyig odavesznek, és a földközi-tengeri flottának hírmondó se marad belőlük. Ugyanilyen egyértelmű volt az is, hogy egy ilyen rajtaütéssel a világon semmit sem lehet elérni.

A hatalmas kockázat és a gépek számának csekély volta miatt a két századnak nyilvánvalóan egyesítenie kellett volna erőit. De nem – külön-külön mentek. Először a 815-ösök: tizenkét Cekker, hat torpedóval, hat bombákkal felszerelve. Az utóbbiak közül kettő világítóbombákat is vitt, hogy közvetlenül a támadás előtt azokkal világítsák meg az öblöt. Pontosan egy órával később indult utánuk a 819-es század nyolc gépe: öt bádoghalakkal, három bombákkal, utóbbiak közül az egyik világítóbombákkal. Ilyenformán az olasz tüzérek a lehető legteljesebb mértékben összpontosított tüzzel tudták fogadni a két századot, és bőséges idő állt rendelkezésükre, hogy az első hullám levonulása után rendezzék soraikat. Mindezekben túlmenően a négy cirkálóval és négy rombolóval védett *Illustrious*-nak még egy óráig a felszállási zónában kellett maradnia, konkrétan Korfu közelében, körülbelül száznyolcvan kilométernyire az olasz csizma sarkától, bőven a parti bázisú bombázók hatósugarán belül.

Mindkét század hihetetlen hősiességgel és ügyességgel hajtotta végre feladatát. A 815-ösök egyik Cekkere egy hiba folytán tizenöt perccel korábban érkezett a többinél, ezért aztán éber tüzérek és pusztító tűzfüggönyök várták a teljes sebességgel (értsd: 160 km/óra) belibegő Cekkereket. Az olaszoknak csak egyetlen problémájuk volt: a torpedóvetők olyan alacsonyan jöttek, alig hat méteren, hogy félő volt, hogyha az öbölt elérő Cekkereket tűz alá veszik, azzal saját hajóikat és magát Taranto városát lövik. De hát egy olyan szárnyaszegett kacsá, mint a Cekker, nem érhetett el odáig.

A rajtaütés végkimenetele már-már csodaszámba megy. Két csatahajó elsüllyedt, egy harmadik pedig olyan súlyosan meg-

rongálódott, hogy a háború további részében már nem is teljesített szolgálatot. Három cirkáló és egy romboló harcképtelenné vált. Súlyos károkat okozó találatok értek egy olajfinomítót és egy hidroplánbázist. Mivel a nagy hajók elsüllyesztéséhez darabonként két-három bádoghalra volt szükség, ez azt jelenti, hogy majdnem mindegyik pilóta telibe talált.

És ami az egészben a legcsodálatosabb: a Cekkerek mindegyikére külön-külön körülbelül *ötezer* lövedéket lőttek ki, de csak kettőt tudtak leszedni. Az egyik legénysége még így is megúszta, és csak hadifogságba került. A többi Cekkert még egy kósza golyó sem találta el. A flotta mindössze két embert vesztett, ezzel szemben a Földközi-tengeri erők mérlegének nyelve egyetlen éjszaka leforgása alatt az ellenkező irányba billent.

Május 24-én hagytuk el Crailt. Háromnapi eltávozás után az arbroathi RNAS-en kellett jelentkeznünk, hogy ott megtanuljuk, hogyan kell hajóra leszállni. Hordozóról levegőbe emelkedni még akkor sem okoz komoly gondot, ha erős hullámok himbálják a hajót. Gáz, fékek ki, aztán tartsd egyenesben középen, míg el nem emelkedik a gép. A leszállás azonban fegyelmettséget és ügyességet követel. A legkisebb repülőfedélzet tizenkilenc méter széles és százhuszonhat méter hosszú volt, de még egy nehéz repülőgép-hordozó ennél jó felénnyel nagyobb fedélzetén sem igen volt hely hibázásra. És mindennek tetejébe ez a kis úszóleszállóhely tíz-tizenkét csomós sebességgel távolodott tőlünk, és gyakran örületesen bukdácsolt. Arbroathban előkészületképp a kifutópálya egy szakaszát olyanra festették, hogy repülőfedélzetre hasonlítson, így a tengerbe zuhanás veszélye nélkül gyakorolhattuk a módszert.

A pilóta a bejövétel alatt mindvégig teljesen egy *karnagynak* nevezett úriember kezében volt (hivatalosan Deck Landings Control Officernek, fedélzeti leszállásokat irányító tisztnek nevezték), aki a fedélzet leghátsó végének közelében, annak

bal oldalán állt. Mindkét kezében egy-egy rövid nyelű sárga tárcsát tartott. Ezekkel a tárcsákkal adta jelzéseit a pilótáknak, akiknek még jobb meggyőződésük ellenére is *teljes mértékben* engedelmeskedniük kellett ezeknek: magasabbra, lassabban, gyorsabban, alacsonyabban, balra, jobbra. Ha valaki nagyon elszúrta, a karnagy a feje fölé emelte az egyik tárcsát, és azzal körözve közölte megfellebbezhetetlen döntését: az ég áldjon meg, gyere újra!³³

Mikor a karnagy úgy ítélte meg, hogy a beérkező pilóta pontosan a megfelelő pozícióban van – egy-két méterrel magasabban a fedélzetnél és pontosan a hajó hossz tengelyében –; mindkét tárcsát leeresztve és maga előtt keresztbe téve jelzett: „Állj!” Ennek láttán a pilóta – tetszett, nem tetszett, és még akkor is, ha jobban értett a repüléshez, mint a karnagy – leállította a motort, és imádkozni kezdett.

A „megérje az utolsó leállítást” – a halál eufemisztikus kifejezése volt.

Még a legnagyobb repülőgép-hordozókat és a leglassúbb gépeket feltételezve is általában rövidnek bizonyult volna a leszállópálya, ha nincsenek fékezőkötelek. Ezek a repülőfedélzet utolsó harmadán, keresztben voltak kifeszítve. Mikor gép közeledett, tizenöt-húsz centire megemelték őket. A hatalmas fordulatszámú és a gép hátsó részét leengedve közeledő Cekker-pilótának se futóművel, se fékszárnnyakkal nem kellett bajmóldnia, viszont nem volt szabad megfélemlenie a horogról. Ez, mikor lebecsátotta, lejjebb ereszkedett a farokkeréknél, és remélhetőleg beleakadt valamelyik fékezőkábelbe, amely aztán megállította.³⁴

Mind a hat fékezőkábel hidraulikával volt felszerelve, olyanformán, hogy engedjen utána a kiguruló gépnek, majd egyenesen fokozza a feszítőerőt, míg meg nem áll. Ha egyszer a Cekker elkapott egy fékezőkötelet, harminc-negyven méteren belül megállt.

A tengeren, mikor leszálláshoz készülő repülőgép közeledett, és más gépek is voltak a repülőfedélzeten, azoknak a lehető legtávolabb kellett gurulniuk az orrba. Mikor aztán odaértek, mögöttük (a tat irányába), kifeszítettek egy hajókötel-drótkötél hálót. Ha az érkezőnek nem sikerült beleakadnia a fékező-kötelekbe, még a Jézus-drót"-nak nevezett utolsóba sem, akkor szinte bizonyosan nem tudott idejében lefékezni. Ilyenkor belefutott ebbe a rugalmas hálóba, amitől minden valószínűség szerint elgörbült a légcsavarja, és túl terhelődött a motor, de legalább nem tett kárt a többi gépben. A kisebb anyahajókon ez a háló kilencven méter alá csökkentette a kifutó hosszát, ami nem egészen kétszerese a maiheathrow-i kifutók szélességének, és mintegy ötvenedrésze a hosszúságuknak.

A mi arbroathi „próbafedélzetünkön” a karnagy mellett fékeződrótok is voltak. Fékezőháló nem kellett. Három hét alatt csaknem száz próbaleszállást hajtottunk végre.³⁵ Csak fokozatosan jöttünk bele, mert a kiválasztott kifutó az uralkodó széliránnyal szembe futott ugyan, csak a szél nem akart semmiképp az uralkodó irányban fújni. A kiképzés végére azonban, ahogy jártasságunkkal együtt fokozódott az önbizalmunk, és megszoktuk, hogy az egész faroknehéz leszállás alatt szemrebbenés nélkül bízunk a karnagy jelzéseiben, már minden landoláskor elkaptuk a kötelet.

A karnagyok általában nagyon értették a dolgukat, de a tengeren így is elkerülhetetlenül előfordultak balesetek. Az sem számított ritkaságnak, ha leszállás után a pilótának volt egy-két keresetlen szava a dirigenshez. A veszélyeket így örökítette meg a század egyik nótája:

*Azt hittem, szépen jövök be,
mosolygott a karnagy úr.
A hangját is hallani véltem:
„Jó, jó, jó! Így vagy jó...” DURR.*

Egyszer az Atlanti-óceánon döbbsen láttam, hogy egy túlságosan magasan bejövő Ceker későn kap „Próbáld újra!” jelzést. Egyetlen kötetet sem sikerült elkapnia, futóműve akadt bele a fékháló felső szélébe, és fejfel zuhant az ott álló gépekre. Minden lángra lobbant körülötte, három embert emésztett el a tűz.

A kiképzés végén bele kellett volna kóstolnunk a valóságos fedélzeti leszállásba is, de erre nagyon kevés lehetőség nyílt. Ebben az időben (1940 júniusában) mindössze hat repülőgéphordozó volt használható állapotban. A *Glorious* Norvégia kiürítésekor elsüllyedt. Az *Illustrious*-t. januárban a Földközi-tengeren német stukák erősen megrongálták, egy évig nem állhatott csatasorba. A pótlására küldött még újabb *Formidable* hasonló sorsra jutott. Ezek után már csak a *Furious*, az *Argus*, az *Eagle*, a *Hermes*, az *Ark Royal* és az újonnan szolgálatba állított *Victorious* maradt. Kettő kivételével mind régi teknő volt, ráadásul az *Ark* novemberben elsüllyedt. Az *Indomitable*, jöllehet még 1937-ben bocsátották vízre, csak az év legvégén futott ki a háború vizeire. Máltán és Észak-Afrikában voltak ugyan a flottának szárazföldre telepített repülőszázadai, de a meglévő repülőgéphordozók körében elszennvedett veszteségek, illetve az újak építésének egyre hosszabbra nyúló késedelme miatt a haditengerészetnél – a RAF-fal tökéletes ellentétben – lassanként több lett a pilóta, mint ahányat használni tudtak. Nem nagy csoda hát, hogy kiképzésünk feltételeinek biztosítására még az ősoleg *Argus*-t sem bocsátották rendelkezésünkre.

Mialatt mi Craillben gyakorlatoztunk, a *Victorious* és az *Ark Royal* TBR-századai olyan teljesítményt produkáltak, amelyet csak a Cekkerek tarantói teljesítménye múlt felül: döntő szerepet játszottak a *Bismarck* elsüllyesztésében. Hitler hadiflottájának e legújabb csatahajója minden valószínűség szerint kora legerősebb hadihajója volt. Egy hasonlóképp korszerű cirká-

ló, a *Prinz Eugen* kíséretével futott ki az Atlanti-óceán felé. Ha kijut, afféle tengeri szörnyként uralkodik a kis halak fölött: minden látóterébe kerülő konvoj, minden kereskedelmi és kísérő hajó ki lett volna szolgáltatva kénye-kedvének. Az atlanti-óceáni utánpótlási vonal teljes elvágásával fenyegetett. A Whitehallban pánikhangulat uralkodott. A flotta a maga csatahajóival és támogató hadihajóival üldözőbe vehette volna ugyan a két német hajót, ám mindkettő rendkívül gyors volt, fegyverzete roppant erős, és minden bizonnyal nem futottak volna ki Norvégiából, ha nem lettek volna meggyőződve, hogy minden ellenük indított erővel dacolni tudnak.

Minden bizonnyal így is történt volna, ha nincs egy váratlan tényező, amelyet érthető módon kifelejtettek a számításból: ha nincs a szerény kis Cekker.

A hírek szerint a *Bismarck* és a *Prinz Eugen* az 1941. május 21-ről május 22-re virradó éjszaka futott ki Bergenből. Május 23-án este észlelte őket az Izland és Grönland között járőröző, huszonhét csomóval haladó *Suffolk* cirkáló. A látási viszonyok olyan rosszak voltak, hogy a német hajók megpillantásakor a *Suffolk* jóval lőtávolon belül, alig tizenegy kilométernyire volt tőlük. A cirkáló nyomban megfordult, és eltűnt a ködben. Egyetlen lövés sem dördült. Egy órával később ugyanezt tette a *Suffolk* testvérhajója, a *Norfolk* is. Érdemes külön is felhívni a figyelmet, hogy míg a Cekkerek később készen álltak rá, hogy másfél kilométeres távolságon belülről támadást indítsanak a *Bismarck* ellen, addig a két óriási, remek cirkálónak nem volt más választása, mint hogy lőtávon kívül maradjon.

Igaz, legalább jelentették az ellenség pozícióját. Másnap, immár jobb időben a *Prince of Wales* – pompás, új csatahajó – és egy öreg csatacirkáló, a *Hood* elindult a német hajók felé. Alig néhány perccel azután, hogy a *Bismarck* ágyúinak lőtávo-lán, huszonhat kilométeren belül értek, a *Hood* csaknem valamennyi emberét magával rántva elsüllyedt. Nem sokkal ez-

után a *Prince* olyan súlyosan megrongálódott, hogy jobbnak látta füstfüggöny mögé rejtőzve sarkon fordulni, és nyugalmasabb vizekre evezni. A *Bismarckot* is érte találat, de ez gyakorlatilag nem befolyásolta az ütközésségét.

A két cirkáló követte a németeket, de egyszer sem kockáztatták meg, hogy lőtávolságon belül kerüljenek. Ez a Cekkekre hárult. Groteszk helyzet volt. Aznap este (május 24-én) a *Victorious* kilenc Swordfish-ét torpedókkal szerelték föl, és támadásba küldték. A köteléket az ír származású Eugene Esmonde sorhajóhadnagy vezette, akit később posztumusz Viktória-keresztel tüntettek ki a *Schamhorst* és a *Gneisenau* ellen vezetett támadásért.

Próbáljuk magunk elé vetíteni a képet: kilenc papírból hajtogatott játék repülő indul kíséret nélkül, fényes nappal a világ legerősebb hadihajója nyomába. Százhatvan kilométeres sebességgel közelítették meg, ötszáz méteres magasságból zuhantak rá a felhők közül, úgy hajtották végre tökéletesen összehangolt támadásukat a roppant erős légvédelmi tűzben. Az egyik pilóta kétpercnnyire lemaradt a többiektől, ő egyedül támadott. Elképesztő, de mindegyik Swordfish megúsza. Legalább egyszer eltalálták a *Bismarckot*, és hét csomóval csökkentették a sebességét.

A két cirkáló, amelynek nem volt más feladata, mint lőtávolon kívülről követni a *Bismarckot*, az éjszaka sűrűjében szem elől tévesztette. A brit flotta másnap reggeltől estig hiába kereste a német óriást, jöllehet akkor már olyan távoli pontokról is tartottak nagy hadihajói a terület felé, mint Gibraltár. Ez a feladat a RAF-ra hárult: másnap reggel egy Catalina hidroplán bukkant a *Bismarck*-ra. A sértetlen *Prinz Eugen* mindközben elvált a csatahajótól, és az egész brit flottát kicselezve biztos révbe ért.

Megint a Cekkereket szólították színpadra. Ezúttal már alaposabban eldönggették a *Bismarckot*. Hat raj, tizennyolc gép

lendült támadásba aznap este az *Ark Royal*-ról. Nem egész száznyolcvan kilométeres sebességgel, alig kilencszáz méterről oldották ki torpedóikat, miközben a *Bismarck* összes fegyverének csöve ugatta rájuk a halált. Nem tudni, hány találatot értek el, de a *Bismarck* ettől kezdve alig hét csomóval bírt csak vándorolni. Még ennél is fontosabb volt, hogy az egyik torpedó a kormánylapátot találta el, és olyan szögbe szorította be, hogy a sérült óriás csak körbe-körbe tudott járni.

E pillanattól fogva tehetetlenné vált. A Royal Navy nagy csatahajói végre elég közel értek, hogy adott pillanatban gránátjaikkal és torpedóikkal tűz alá vegyék. Éjszaka rombolók támadták, másnap reggel pedig csatasorba álltak a nagy brit hajók. Tíz óra negyven perckor az egyesített tüzérvével ronccsá lőtt *Bismarck* a hátára fordult, és eltűnt a hullámok között.

Híres győzelem. Gondolom, a *Hoodot* csekély árnak tartották érte. Legalább negyven hadihajó vonult fel a *Bismarck* ellen, de ha nincsenek a *Victorious* és az *Ark Royal* Cekkerei, el tudott volna menekülni flotta elől a biztonságot nyújtó Brestbe.

Miután két abszurd hetet töltöttünk Greenwichben a Royal Naval College-ben a Királyi Haditengerészeti Akadémián, ahol megtanítottak minket tisztek és úriemberek módjára viselkedni, végre véget ért a kiképzésünk. Alig vártuk, hogy harcba szállhassunk. Az egyetlen aprócska problémát az jelentette, hogy alig volt min harcba szállni. Míg a RAF sírva könyörgött pilótákért, addig a flottánál a krónikus repülőgéphiány és a kevés anyahajó miatt inkább fölösleg mutatkozott belőlük. Sok frissen szárnyra bocsátott tisztet fogtak be átmenetileg olyan földhözragadt munkákra, mint a célzsákvontatás vagy a híradószolgálat. Csak a legjobbakat vezényelték azonnal harcoló századokhoz (mi legalábbis szerettük így minősíteni a dolgot). Néhányat veszteségek pótlására küldtek, és szinte pillanatokon belül a tűzvonalban találták magukat, a többieket szárazföldön „felkészülő” századokhoz helyezték.

Otthon, Killegarban, a Greenwich után kapott kétheti szabadság alatt értesültem, hogy engem az FAA HMS *Daedalus* néven ismert központjába, a lee-on-solent-i RNAS 811. századához vezényeltek. Július 15-én kellett jelentkeznem. Ha a század száma nyolccsal kezdődött, az azt jelentette, hogy harci szolgálatot teljesít. Na végre, gondoltam.

Érkezés Lee-be; nyáreste. Fel az úton a St. Vincenttől, ahol egy éve belevágtam ebbe az egészbe. Ugyanazzal a vonattal Londonból, ugyanazzal a kompjárattal a Portsmouthi-öblön át, majd hosszú-hosszú buszozás. A kifutópálya nélküli kis füves reptér közvetlenül a városka határában. A városka kellemes kis tengerparti nyaralóhely, mólója is van. Belépésemkor ezúttal már tisztelgések.

Irigylésre méltó látvány: a reptér körül, az Albacore-ok és a Cekkerek között, egymástól kisebb-nagyobb távolságra kilenc sirályszárnyú monoplán. Elméletileg minden repülő járművet ismernünk kell, de ilyeneket még sose láttam. Valamilyen titkos fegyver volna? Hogy kerülnek ezek ide? Másnap reggel közlik – Jézus a fellegekben! –; hogy ilyeneken fogok repülni: Vought-Sikorsky Chesapeake-ek, Pratt & Whitney Twin Wasp Junior motorral. Most érkeztek az Egyesült Államokból. Zárt pilótafülkéjű zuhanóbombázók, igazi modern konstrukciók. Micsoda vonalvezetés! Mindaddig úgy gondoltam, hogy szinte biztosan Cekkerre kerülök, meg is szerettem az öreglányt, és akkor... Mintha egy bizonytalan korú, megbízható, ám tésztafépű feleséggel megáldott, szexre éhes férfi hirtelen egy gyönyörű, üde lepedőakrobata ágyában találná magát.

Léteztek korábban is 811-esek. Az utolsó 1939-ben, a *Courageous*-szel együtt süllyedt el. Ez most vadonatúj századként alakult, nulláról indult, és a mi feladatunk volt, hogy kipróbáljuk ezeket a gépeket. Nemigen ismerték őket, noha aligha voltak a világ legmodernebb bombázói. Az *Archer*-re vezényeltek min-

ket, amely egyike volt a májusban az Egyesült Államoktól megrendelt hat kísérő anyahajónak, és amelyről hihetetlen optimizmusunkban úgy gondoltuk, hogy még a háború befejeződése előtt meg is kapjuk. A kérdés, amelyre választ vártak tőlünk, így hangzott: alkalmas-e az ígézően szép *Sajttorta*⁵⁶ arra az embert és gépet próbáló feladatra, hogy egy kis repülőgéphordozóról felszállva az Atlanti-óceánon tengeralattjárókra vadásszon? (Erre szánták az *Archer*-t.)

A kezdetkor csak hat pilótánk volt, légi figyelő egy szál se. Parancsnokunk, Lucas tengerész főhadnagy, a *Malac* rendkívül tapasztalt, öreg pilóta volt, lehetett akár huszonkilenc-harminc éves is. Rendesnek, bár fölöttébb komolynak látszott, egy ifjú „hagyma” szemében valóságos istenségnek; nem tudom, hogyan tapadt rá ez a szerencsétlen ragadvány-név. Alan McTurknek, a főpilótának szintén két stráfa és nagy gyakorlata volt. A három másik pilóta közül kettő csoporttársam volt a tizenhatodik eresztésben: a göndör Eric Cooper az ország északi részéből, és a legtöbbünknel idősebb, kopaszodó és már nős Robin Shirley-Smith. Sorainkat az öntörvényű Peter Bentley tette teljessé: ez volt a fedőneve ennek a kiszámíthatatlan franciának. Fekete hajú, gall típus volt. Franciaország eleste után belépett az ellenállási mozgalmába, majd történetünk évének elején átjött Angliába. Sose tudtam meg a valódi nevét. Minden bizonnyal attól félt, hogy ha netán az ellenség kezébe kerül, az megtorolja rajta koréba tetteit. És pontosan ez történt vele. Minősített pilóta lévén azonnal felajánlotta szolgálatait a haditengerészetnek, s gyakorlatilag rögtön be is osztották egy századhoz: velünk, tizenhatosokkal együtt vett részt a harci kiképzésen, s máris mindnyájunk jó barátja volt. A nevét állítólag úgy szerezte, hogy jelentkezésekor az Admirális parkolójában meglátott egy Bentleyt. „– A Bentley jó angol név, ugye? Részemről *trés bien*, fölveszem.”

Peter kiejtése a nálunk töltött idő alatt nem javult számottevően. Fel-felcsipegette a szlenget és a különféle kiszólásokat, de ezeket többnyire nem egészen pontos értelemben vagy nem megfelelő környezetben használta. Az egyik gyakorlat alkalomával tisztán érthetően és harsányan belekiabált a mikrofonba: „Allo zees ees pee for Peetair. (Repülőgépe azonosítója véletlenül P volt.) I 'ave feenish, I 'ave feenish. May I fock off now, please?”³⁷

Nagy sikert aratott vele a rádiószoba kis wrenjei körében.

A századnak én voltam a legfiatalabb s következésképp legkevesebbet tapasztalt pilótája egészen addig, míg létszámunkat egy harmadik kétstráfos tengerésszel, Murray Willcocksszal és a tizenhetedik eresztés két pilótájával, Jock Sayerrel és Dennis Fullerrel kilencre nem emelték. Jock különösen jó cimborám lett. Százkilencvenharmag, göndör, szőke leány volt, arca marcona skót fizimiska, mosolya barátságos. Volt egy csinos barátnője, Molly, hamarosan el is vette. Hozzám hasonlóan ő sem töltötte még be a huszonegyet, következésképp ő is megbízott alhadnagyként szolgált, de én két teljes héttel előbb értem el ezt a rangot. A csak tizenkilenc esztendő Denisnek egyelőre a szerény tengerész zászlósi fokozattal kellett beérnie. Így emelkedtem a 811. század tagjai között korban az alulról számított harmadik lépcsőfokra.

Mikor ma kezembe veszem a Sajttorta megfakult fényképét, a korabeli gépekhez hasonlóan ő sem mutat sokat, 1941-ben azonban maga volt a csoda és a kéjmámor. A Cekkerrel ellentétben úgy nézett ki, mint egy harci gép, s olyan volt érzésre is. Majdnem kétszer gyorsabban repült, minden figurát meg lehetett vele csinálni, volt fékszárnya, változtatható állású légszavarja és üvegháza (kabintetője). Szokatlan jellemzője volt, hogy egyébként természetesen behúzható futóművét úgy tervezték, hogy egyben zuhanófékként is szolgáljon: ha zuhanásba bukás előtt kieresztették, a gép sebes-

sége semmilyen körülmények között nem lépte át az óránként négyszázhatvan kilométert.

De voltak további finomságai is. Eszükbe jutott már a pisilés kérdése? A Cekkerben ez roppant trükkös művelet volt. Elmondom, hogyan csináltuk. Ha teszem azt háromórai járőrözés után már végképp nem lehetett tovább tartogatni, a pilóta mindekelőtt kért a megfigyelőtől egy megfelelő edényzetet. Tág befogadóképessége folytán legnagyobb népszerűségnek a füstjelző doboza örvendett, amelyből szerencsére számosat hordoztunk. Miután kiürítettük a tartalmát, az alumíniumport, a figyelő *fedéllel együtt* – és erről semmiképp nem volt szabad megfeledkezni! – előrenyújtotta a pilótának. A pilóta eközben fél kézzel irányítva a gépet, kihámozta magát a szíjazatából és az ejtőernyőjéből, lehúzta repülőöltözéke cipzárát, és kigombolta a sliccét. Ezután használatba vette a bádogdobozt, amely többnyire annyira megtelt, hogy csak milliméterek hiányoztak a kicsorduláshoz. Senki sem tudja, mi lett volna, ha épp egy ilyen pillanatban tűnik fel egy tengeralattjáró.

Ezzel azonban még csak a küzdelem derekára érkeztünk el. A pilóta föltette a fedelet, és akkor jött a nagy kérdés: hogyan szabaduljon meg a doboztól? A tapasztalat hamar megtanított, hogy nagy oktalanság oldalra kidobni. Mielőtt ugyanis lezuhant volna, a menetszél a fele tartalmát az ember arcába csapta. A kialakult módszer a következő volt. A csordultig telt dobozt jobb kézzel térdmagasságban a lába közé tette a pilóta – közben bal kézzel repült –; majd egy merész és határozott mozdulattal teljes erejéből függőlegesen fölhajította. Természetesen előtte illetl figyelmeztetni a legénységet, hogy legyen idejük fedezékbe húzódni. Ha a műveletet kellő merészséggel és elszántsággal hajtottuk végre, a légsavarszél sebesen hátrasodorta a dobozt – könnyen eltalálhatta a függőleges vezérsíkot, de kit érdekelt ilyen apróság? – és ha minden a legrosszabbul alakult, akkor is meg lehetett úszni egy egészen kis permittel.

De micsoda keleti kényelmet nyújtott az amerikai Sajtortó! A pilótaülés alatt volt egy rozsdamentes acélból készült, szabadalmaztatott hogyishívják, méretre-formára kábé mint egy pléh-bögre. Ha felnyitották, azonnal beszippantotta a folyadékot, és egy rugalmas csövön keresztül sűrített levegővel a has nyílásához továbbbította. Mármint a repülőgép hasához. Igazi luxust jelentett.

A Sajtortót jól lehetett használni a tengeralattjárók ellen alacsony magasságból indított támadásokra (legtöbbször úgy vélekedtünk, hogy ez lesz majd a leggyakoribb feladatunk) és általános felderítésre, de zuhanóbombázónak készült. És annak nagyon jól meg is felelt. A módszer meglehetősen szokatlan volt: repülj kábé háromezer méter magasan pontosan a célpont fölé, aztán zuhanj rá függőlegesen. *Függőlegesen*. Nem volt semmiféle bomba-célzókészülék; a pilóta magával a géppel célzott. Zuhantunk olyan alacsonyra, amilyenre csak mertünk, meghúztuk a kioldóbillentyűt, aztán huss, fel. Nemigen lehetett mellétrafálni. Kevésbé meredeken zuhanva az embernek mérícskélennie kellett a célpont távolságát. A függőleges zuhanás további előnye, hogy a légvédelmi tüzér csak nagyon nehezen vagy egyáltalán nem tudja fegyvere csövét egy közvetlenül a feje fölött lévő célpontra irányítani.

Míg az ember rá nem érez, a zuhanórepülés nem éppen könnyű. Ha a pilóta egyszerűen csak előrenyomta a botot, még hatvan fokra sem ért, máris úgy érezte, hogy függőlegesen zuhan. Mire elérte a kilencven fokot, és ehhez azért jó idegek kellettek, nagyon könnyen előfordulhatott, hogy túlrepült a célon. A trükk az volt, hogy egy félorsót kellett csinálni, amittől a gép egy pillanatra a hátára fordult, és akkor egyszerűen addig húztuk a botot *magunk felé*, míg a célpont föl nem ült a motorburkolat tetejére. Tartsd így a gépet, míg meg nem húzod a kioldót – sima ügy.

Szabad hétvégeinkre Chesapeake-kei mehettünk. Ahová csak akartunk. Eltáv szombat reggel, vissza vasárnap este. Két-

szer is elugrottam Oxford fölé. Ez a látszólagos pazarlás – egy oda-vissza út háromszázhusz litert, egy civil sokhavi benzinfeladagját emésztette föl – nem volt teljesen haszontalan, mivel meg kellett tanulnunk térkép alapján repülni. Ezzel szemben mindkét kiruccanás alkalmával kis híján sikerült földhöz vágnom magam, ami az előbbiekkal ellentétben *semmiféle haszonnal* nem járt volna. Még ma is megfagy a vér az ereimben, ha az első esetre gondolok. Nem azért, mert olyan közel jártam a véghez, hanem mert tizenéves öcsém és húgom szeme láttára történt; nekik virtuskodtam. Vasárnap délelőtt kikocsikáztunk a reptérre, hogy megmutassam nekik, milyen ügyes vagyok. Lentről néztek. Fölszállok, földarállok jó magasra, lezúgok néhányszor, mélyrepülésben elhúzóok előttük. Az utolsó alkalommal, függőlegesen zuhanva lefelé, egy kicsit későn kapcsoltam, és egyszer csak azt vettem észre, hogy elfogy alólam a magasság. Ahogy csak bírtam, megrántottam a botot, amitől életemben először és utoljára túlhúztam a gépet.

Túlhúzott állapotban a repülőgép – noha az orra fölfelé mutat – kétszázhetven-kétszáznyolcvan kilométeres sebességgel, irányíthatatlanul zuhan lefelé. Mindez történetesen egy erdő fölött történt, és mire sikerült ismét magamhoz ragadni a gép irányítását, már annyira lent jártam, hogy minden ágacs-kát tisztán láttam. Legföljebb két méter választott el a lombkoronáktól. Szintiszta mázli, hogy nem kerültem tizenöt méterrel lejjebb.

Sose mondtam el nekik. Úgy tettem, mintha ez teljesen szokványos dolog volna. Kay, Wynne... Bizony nem sok hiányzott, hogy tanúi legyetek, mint zuhan okos bátyátok fejével azok közé a fák közé, hogy aztán egy rettenetes robbanás után a lángok martaléka legyen.

Rá két hétre felszálláskor még Lee volt az úti célom, de Swindon közelében kedvezőtlen időjárási zónába kerültem, és úgy gondoltam, elég kedvezőtlen ahhoz, hogy igazolja, miért kell

nekem aznap este Oxfordba – Angelhez – repülnöm. Kidlington közelében, Starwell Farmnál a reptér fölé érve – alig volt több, mint egy leszállómező – mélyrepülésbe mentem szél iránt, majd meredeken felhúztam, amely manőverrel három perc múlva már a földön kellett volna állnom. Nem így történt. Körülbelül hatvan méteren leállt a motor.

Szerencsére volt elég sebességem, de nem egész egy percen belül le kellett szállnom, és csaknem száznyolcvan fokot kellett fordulnom, ha szélbe akartam állítani a gépet. Alattam erdő terült el, csak egyetlen leszállásra alkalmas méretű sáv nyílt benne. Történetesen egy krumpliföld. Hogy elérjem, a lehető legsekélyebb siklással kellett magasságot veszítenem, és ugyanakkor rendkívül éles szögben kanyarodnom. Egy tized másodpercre a légsebességjelzőre pillantva rémültem láttam, hogy néhány kilométerrel az átbukási sebesség alatt vagyok. Hogyhogy még nem pördültem be?³⁸ Bármely pillanatban megtörténhet, aztán függöny. Egy szemvillanás alatt végig gondoltam, hogy még ennél is veszélyesebb, ha meredekebb siklószög révén próbálok sebességet gyűjteni, vagy ha megpróbálok kijönni a fordulóból: mindkét esetben egy sűrű erdőben landolnék. Így nem volt más megoldás, mint folytatni a fordulót, mígnem teljesen szembefordultam a széllel.

Nagy keservesen odaértem (fékszárnyak leengedve, kerekek behúzva), csúsztam vagy húsz-harminc métert, majd a krumpliföld egyik különösen nagy buckáján megpattanva a hátamra fordultam. Az AL936-os Chesapeake-nek ezzel befelelgett – én viszont ki tudtam kecmeregni belőle, és a saját lábamon távoztam.

A leszállás utáni fejreállításokkal vigyázni kell. Előfordult már, hogy a pilóták kikapcsolták a biztonsági övüket, zuhantak egy méternyi, és kitörték a nyakukat. Én ezt tudtam, és elkerültem.

A történetekre visszatérve: a motor leállításának főlttöbb egyszerű oka volt: elfogyott a benzin. Nem én tehettem róla. Fel-

szállás előtt a szerelő biztosított, hogy a tartály háromnegyedig tele van. A baj csak az volt, hogy erről nem mérőpálcával győződött meg, hanem csak a benzinmérőre nézve. Általánosan bevett gyakorlat szerint mindenki elfogadta a 700-as formanyomtatványt, amelyen a szerelő írásban tanúsította, hogy a gép repülésre alkalmas. Az én esetemben azonban a benzinmérő féltartálynyit tévedett. Az Admiralitáson másképp ítélték meg a történeteket az én nagy jó uraim. Malac közölte velem, „kiváltottam Ölordásaik nemtetszését”, amely bejegyzés súlyosságára nézve a második helyet foglalja el a repülési naplómban. Égbekiáltó igazságtalanság! Azt állították, hogy személyesen kellett volna ledugnom a pálcát, és az általános gyakorlattal ellentétben nem lett volna szabad elfogadnom a szerelő állítását. Ezt ekkor rendelték el első ízben. Csináltuk is vagy két hétig.

A hétvégi röpködéseknek sajnos vége lett. Mindenkinek. Nem voltam különösebben népszerű.

Szeptemberben ki-ki megkapta a maga megfigyelőjét. Ekkor már egy rendkívül tapasztalt hivatásos kétstráfos tiszt, Harry Hayes volt a parancsnokunk, Malac távozása után ő vette át a századot. Utána egy RN hadnagy, Maxie Mays következett a rangsorban, aki szintén komoly harci tapasztalatokkal rendelkezett. Mosolygós arc, göndör, fekete haj. A többi hét mind frissen kinevezett hullámos kétsávós tartalékos hadnagy volt, akik közül a sorshúzás szeszélye a kissé talán csendes, de megbízható és lelkiismeretes Bertie Inghamet jelölte ki páromul. Különböző vérmérsékletünk remekül kiegészítette egymást. Annak idején mindenki Bertie-nek szólította, ma már azonban Mr. Arthur Thackeray Ingham, nyugalmazott kidderminsteri iskolaigazgató.

Csaknem egy évig repültünk együtt. Nem sokat kellett várunk az első izgalmas élményünkre. Történetesen épp október 17-én, a huszonegyedik születésnapomon került rá sor.

Így is lehet ünnepelni. Gyönyörű, teljesen felhőtlen nap volt, önfeledten röpködtünk háromezer méter magasban egy WT/X-en³⁹, mikor egyszer csak hallom a fedélzeti rádióban Bertie higgadt dörmögését.

– Azt hiszem, ég valami.

– Jézusom! *Mi* ég?

Már érzem is a szagot: füstfoslányok a pilótafülkében. Ösztönösen lelövöm a motort, légsavar vitorlaállásba, meredek zuhanás a föld felé.

– Mi történt a motorral? – tudakolja Bertie.

– A motorral semmi, hátulról jön a füst. Ugrásra készülj. A biztos megoldás az, ha azonnal kiugrunk. Ha a tűz lángra kap, pillanatok alatt elborít minket. A pilótafülke már kezd megtelni füsttel, üvegház nyitva, de amíg van más lehetőség, nincs szándékomban még egy Sajttortát földhöz csapni. Más se hiányozna Őlordságaiknak. Még meredekebbre a zuhanást, még meredekebbre, oldalkormány váltakozva jobbra-balra, futóműveket nem engedem ki, lemegyünk százra: próbálom elfűjni a tüzet. Négy perc alatt simán leszállhatnánk. Fél perc múltán megint Bertie.

– Azt hiszem, a drótnélküli. Már bütykölöm.

– Akkor bütyköld, csak ne ronts rajta. Megpróbálom elérni Worthy.

Winchester fölött járunk. Zuhanás közben becélozom a Worthy Down-i Haditengerészeti Légi Állomást, nyolc-kilenc kilométernyire lehet. Ötszázon elkezdem kivenni, a füst végre gyérül. Kiugráshoz ez a magasság már kevés, muszáj letenni a gépet. Bertie kilő egy vörös rakétát, jelezve, hogy bajban vagyunk. Fékszárnyak, futómű le, légsavar átállítva, letottyanunk az oldalszélben, kellemes zötykölődés a fűvön.

– Úgy veszem észre, magától elaludt – dörmögi Bertie. Helyesnek bizonyult a diagnózisa. Valóban a *drótnélküli* volt (még mindig így neveztük a rádiót), annak sikerült kigyullad-

nia. Már nem tudom miért, sőt azt se, hogy utánanéztem-e egyáltalán. Gyors gépszemle, aztán hazaugrunk Lee-be. Rádiógyakorlatnak meglehetősen szokatlan história.

Aznap este mind berúgtunk, mint az albán számár. Boldog születésnapot, kedves Godders⁴⁰. Nektek is, srácok.

Nemigen örültünk neki, de a tűzrőlpattant amerikai fruskával folytatott futó kis kalandunk a végéhez közeledett: magabízó türelemmel mindvégig visszavárt minket dús keblére Cekker, az elhagyott matróna. Havi harminc órát repültünk a Sajjtortával, alávetettük mindenfajta megpróbáltatásnak és méltatlanságnak. Őlordságaiknak azonban nem tetszett az, amit Malac jelentéseiből kiolvastak. Néhány nappal a születésnapom után Malac közölte: jövő héten Arbroathba repülünk, újra Cekkerekre kerülünk. A Chesapeake-eket kivonják az első vonalbeli hadműveleti szolgálatból.

Uram az egekben. Micsoda csalódás. Teljességgel képtelen döntésnek éreztük. Szerelmetes gépeink nem elég erősek, hangzott a verdikt, nemigen lennének képesek megfelelő terheléssel fölszállni egy kis repülőgép-hordozóról. Ami azonban a hajtóerőt, a Twin Wasp Juniort illeti, annak paramétereire már jóval a mi próbarepüléseink előtt ismertek voltak. A három hónapi nyúzás során egyszer sem álltak le, nem mutatkozott semmiféle hátrányuk, semmiféle hiányosságuk. Teljesen megmagyarázhatatlannak éreztük, esztelen visszalépésnek, elfecsérelt időnek; úgy tűnt, Őlordságaik eltökélték, hogy a haditengerészet pilótái sose kaphatnak még egy félig-meddig korszerű gépet sem az ülepük alá.

A század kötelességtudóan elindult Skóciába, csak az én gépem motorja nem indult be. Ott maradtam egy szerelővel, Irvine repülőgép-műszerésszel, hogy tegyük rendbe, aztán repüljünk utánuk. Másnapra elkészültünk, reggel nekivágtunk a kellemes-

nek ígérkező háromórás útnak. Megfigyelőnk nem volt, így rádiónk sem, és a mágneses és giroszkopikus tájolókon kívül semmiféle navigációs segédeszközünk. Csak a két szemem, meg a térdemre kötött térkép. Minden a legnagyobb rendben.

Lee-t elhagyva tökéletes idő, aztán lassú felhősödés, majd hirtelen elkomorodik az ég, a plafon egyre lejjebb ereszkedik, Yorkshire fölött sűrű eső, majd hózápor. Úgy döntök, Catterickben leszállók, elszívok egy cigit, megnézek egy időjárás-jelentést. Nem sok jóval kecsegtet. A felhőalap nagyon alacsony, havas eső és hó, hegyek ködben, de hát hogy is tévedhetnék el? Egyszerűen követem a partvonalat.

Persze ez nem olyan egyszerű. Nem sokkal felszállás után, viszonylag alacsonyan felhők közt találom magam, és nem vagyok teljesen biztos abban, hogy merre járunk. Lejjebb menni veszélyes lehet, lehet, hogy egészen tengerszinten ül a köd, jobb lesz egyenesen keletnek tartani, amíg minden kétséget kizáróan a tenger fölött vagyunk, és ott ereszkedni addig, míg el nem fogy a felhő. Ez száz méter alatt következik be, a látótávolság legfeljebb két kilométer. De nem gond: repülj nyugatnak, míg meg nem látod a partot, utána azt kövesd, ahogy tervezted.

Feltűnik az alacsony part. Felismerhető tájékozódási pont sehol. Egy vasútvonal, aztán valami szénbányaféle, majd megint egy vasútvonal. Hosszú, nagy ívű jobbkanyar, magasság hatvan méter, közvetlenül a teljesen összefüggő felhőzet alatt. Nagyobbfajta, sűrűn beépített kisváros, a fekete háztetők esőtől fénylenek. A kisváros igazi várossá terebélyesül, nagy fekete folyó osztja ketté: a tájékozódási pont, amit kerestem. Mi más lenne ez itt, mint Newcastle?

El fölötte északkeletnek – bocs a lármáért, emberek, ennél följebb nem mehetek –; néhány percre véletlenül bele a felhőbe, aztán megint feltűnik a vasútvonal. Ez majd elvezet a blythi partra, onnantól aztán végig a parton észak felé.

Ez már nem is olyan vicces. A felhőalap már ötven méteren, erős hóvihár, látótávolság nyolc-kilencszáz méter. A térképen látom, van előttünk egy RAF-reptér, Acklington, alig négy-öt kilométernyire befelé. Egyszerűen besiklunk. A levegőből elhagyottnak látszik. Csak két Spitfire árválkodik az állóhelyén. Leszállás közben azonban látom, csak úgy nyüzsög a földi személyzet, erősen tekergetik fölfelé a nyakukat. Mi van itt? Oda-gurulok a toronyhoz, óriási benne a felbolydulás.

– Abroathból jövök, rossz idő miatt le kellett jönnöm. Mond-ja, miféle reptér ez? Miért nincsenek gépeik?

– Vannak. Két Spitfire-század. Húsz perce darálták föl ma-gukat, mert Newcastle fölött banditát láttak.

A „bandita” az ellenséges gép fedőneve. Rettenetes gondo-lat formálódik az agyamban.

– *Egy szál* banditát? Milyet?

– Épp ez a vicc. Egy 87-est. Sose hittem volna, hogy eddig elérnek.

A Junkers 87-eseket még a St. Vincentben volt alkalmam megtapasztalni: egymotoros, sirályszárnyú zuhanóbombázó voltak. Mint a Chesapeake-ek.

– Megáll az ember agya. Remélem, elkapják a trógeret.

A Spitek egyenként hazatérnek. Szóba elegyedem az egyik fiatal pilótával. Nem, ő nem látta. A földi irányítás elvesztette, a várostól északra eltűnt a felhőkben.

– És tudod, mi a legszebb? Ez a nyavalyás mázlista kerub kettesen (hatvan méteren)⁴¹ végigrepült egész Newcastle-on a záróléggömbök között!

Elgyengül a térdem.

– Fent voltak a zárók?

– Egytől egyig. Amint feltűnt a parton, vörös riadót fújtak. Mindent felhő borított, nem tudhatta, hogy fönt vannak. Har-minc záróléggömb. Ez meg csak húz nyílegyenesen északkelet-nek, keresztül az egész miskulancián.

– Jézus a mennyekben. Micsoda mázlista tróger. Piszok szerencséje volt.

Ott töltöttük az éjszakát. Mindig kedveltem a vadászrepülőket. Van bennük összetartás. Énekeltünk, jól beszívtunk.

Soha egy бүдös szót se senkinek.

IV.

AZ ARANY

NEGYEDPENNYIS

Mintha egy teherautóval próbálnék repülni: a Chesapeake örömei után ilyen érzés volt újra Cekkerbe ülni. Mindig ilyen nehézkes volt a kormányzás? Mindig ekkorát kellett lökni a boton, ekkorát rúgni a lábkormányon, hogy rendesen reagáljon? Az ezüstös Sajtorta a legkisebb érintésre megugrott és fordult. Isten veletek, könnyed orsók és légies bukfencek, né tán egy könnyed félorsóval vegyítve a felhők csúcsán, aztán jöhet a lélegzetelállító függőleges zuhanás, mígnem a százasa alá szédül a tű. Nincs többé a csukott pilótaülés kényelme, a pisigép könnyebbsége. Na és a leszállás: megint az állandó állásszögű légsavar, a rögzített futómű, fékszárny alma. Csak előre, édes fiam, és tedd le.

Közölték: körülbelül egy hónapunk van rá, hogy a nulláról indulva megint belejőjjünk. Addigra elkészül az *Archer*, és vár ránk az Atlanti-óceán. Ezt mondták, és egy hónap ilyesmire nem túl hosszú idő. A pilóta nem pilóta, míg nem tökéletes ura gépének, míg nem képes az ösztöneire hagyatkozva, a műszerekre oda sem pillantva irányítani, míg a legutolsó hitvány

kis lóerőt ki nem tudja préselni belőle. A kezdeti bátortalan kísérletek talajáról indulva a gyakorlás során a Chesapeake-ek érzékeny, finom kezű pilótái lettünk – jöllehet semmit sem értünk vele. Most ahhoz, hogy jól repüljünk, megint meg kellett tanulnunk rosszul repülni: újra meg kellett tanulnunk, hogy ne féljünk keményen, csaknem átesésig rántani a botkormányt, aztán egy gázfröccsel és maximális kormányerővel a létező legélesebb fordulóba dönteni a mindig hűségees Cekkert úgy, hogy a szárnyvég a fák koronáját súrolja; két-három kilométeres pontossággal, *zsigerileg* érzékelve a sebességet, érezve, hogy meddig feszíthetjük a húrt. Próbáld ugyanezt a Sajttortával: RECCS.

És ahogy ébredtek bennünk az emlékek, úgy produkált a Cekker mind többet és többet, mígnem lassanként újra megszerettük.

Mikor 1941 novemberében búcsút intettünk a Sajttortának, századunk erejét hat gépre csökkentették, noha nyolc gépre elegendő legénységünk volt. Ez a hat adja majd, hangzott a döntés, az *Archer* gépállományának egyik felét – a másik fele hat vadászgép lesz. Ma a gigantikus hordozókon felsorakozó nagy teljesítményű bombázók és vadászgépek sűrű sorait látva szinte el sem hiszi az ember, hogy az *Archer*-hez hasonló hajók mindössze tizenkét gépet tudtak harcba dobni.

A Swordfish előírás szerint háromfős legénységgel repült, ezért Bertie-vel alkotott párosunkhoz egy új ember került: Tommy Thomas tengerész repülő tizedes, akit nagy komolykodva a hivatalos megnevezésén, Telegraphist Air Gunnernek [távírássz légi lövész]⁴², röviden TAG-nek neveztünk. A vicc az volt, hogy semmiféle lőfegyverrel nem rendelkezünk. Az illetékesek belátták végre, hogy gyakorlatilag nem képzelhető el olyan helyzet, amelyben egy imbolygó kétfedelű, amely feleakkora sebességgel repül, mint bármelyik ellenségees gép, képes volna géppuskáját célra irányítani. Úgyhogy leszerelték őket.

Mi felismertük ennek az érvelésnek a logikáját, és nem húzódoztunk attól, hogy olyan géppel induljunk csatába, amely az égardta világon semmiféle védő fegyverrel nincs fölszerelve, így legalább kisebb volt a terhelésünk, és lehetővé tette a lövészeknek, hogy csak a rádióra figyeljen.

Megfigyelőink ezzel szemben új játékszert kaptak. A miénk volt a flotta egyik első százada, amelyet elláttak a legmodernebb ASV-vel⁴³, ahogy a légi radart nevezték. Az ASV egyik primitív változata már 1941 májusától használatban volt. A nagy felszíni hajókat negyvenöt kilométer távolsáig érzékelte, és a partvonal betájolására és azonosítására is alkalmazni lehetett. A hatótávolság nagyban függött a céltárgy méretétől és a lokátorkezelő ügyességétől; nyolc-kilenc kilométernél messzebbről még a teljesen felszínre emelkedett tengeralattjárót sem érzékelte már.

Karácsonyra teljesen felkészültünk, és készen álltunk a harcra. Mert harcolni akartunk, alig vártuk, pedig a harc emberölést jelentett, s hogy ugyanakkor minket is megölhetnek. Ugyanúgy vágytuk a harcot, mint mikor odakanyarítottuk aláírásunkat a felvételi ívre. Ennek ellenére békés, derűs legények voltunk, nem volt bennünk semmiféle vérszomj, nem voltunk se gyilkos kedvűek, se idegbetegek. És ebben a nagy tettvágyban, amellyel még nagyobb, az addigiaknál sokkalta nagyobb kockázatnak akartuk kitenni magunkat, mindenki osztozott körülöttünk – nemcsak a 811. század. A mai ember könnyen megérti, hogy egy pilóta a kiképzés és a felkészülés ideje alatt mindvégig mámorító boldogságot talált a repülésben, de talán úgy gondolja, hogy ugyanaz a repülő halálosan rettegett a pillanattól, mikor szembe kellett néznie az erősza-
kos hallállal, hogy meghalhat egy másik ember keze által, és igyekezett minél jobban kitolni ezt a pillanatot. Épp ellenkezőleg. Nem tudom, miért és hogyan, de kivétel nélkül mind-egyikünknek az volt a leghőbb vágya, hogy fejezzük már be a

felkészülést, a gyakorlórepüléseket, és vágjunk bele igazából. Halál? Az meg micsoda?

A háború dicsőséggé magasztosítja a halált. Ezt várta tőlünk a társadalom és a hagyomány, következésképp elfogadhatóvá vált – másoké ugyanúgy, mint a sajátunk. Így aztán tejfölösszájú fiatalemberek, akiknek irodákban és tenispályákon lett volna a helyük, vagy éppen klasszikusokat kellett volna olvasgatniuk, inkább vállalták a gyilkos bevetéseket, mint hogy közmegvetés tárgyai legyenek. Ugyanakkor – emlékszem – valamilyen nehezen magyarázható öncsalási folyamat révén én magam soha egyetlen pillanatra sem voltam hajlandó tárgylagosan és konkrétan belegondolni, hogy a képesség, amelynek megszerzésére oly elszántan törekszem, egyes-egyedül azt a célt szolgálja, hogy minél több embert tudjak meggyilkolni. Mutassatok nekem egy merülőfélben lévő tengeralattjárót, és derűsen, gondolkodás nélkül már zuhanok is a másodperc törtreszéig pontosan kidolgozott összehangolt támadásba, amelyet hússzor is elpróbáltunk, s aminek révén a háromtagú kötelék tizennyolc mélységi bombája remélhetőleg darabokra szaggatja az U-boat-ot. Az összes nem látható német – és az, hogy nem lehetett látni őket, fontos tényező volt –; aki egy kétségbeesett, gyors merüléssel próbálja életét menteni, halálát leli. A gyilkos ösztön ennek ellenére így vagy úgy, de mélyen bevésődött a tudatalattimban. Merülő tengeralattjáró? Gyerünk, fiúk! Erre vártunk!

Na és ha minket ölnek meg? Nem szükségképp akcióban, hanem valamilyen veszély által, amivel gondolkodás nélkül nézünk szembe nap mint nap. Mindennapos eset volt, hogy valaki éppen csak megúszott valamit. Ennek ellenére, bármilyen abszurdnak hangzik is, nyugodtan kijelentem: a legteljesebb mértékben meg voltam győződve a magam halhatatlanságáról. Ez nem úgy értendő, hogy bármikor is hangosan vagy magamban kimondtam volna, hogy engem sose fognak meg-

ölni. Egyszerűen csak eszembe se jutott ez a lehetőség. Ennek semmi köze a bátorsághoz, olyannyira nincs, hogy lehetetlen-né teszi azt. Magától értetődőnek vettem, hogy bármennyi veszedelem csapdos is körülöttem, az én életem folytatódni fog. És amíg ez az abszurd meggyőződés rendíthetetlenül ott ült a lelkemben, addig veszettül jó pilóta voltam.

Mivel mindannyiunkban lobogott a tettvágy, egyre nehezebben viseltük a ránk kényszerített tétlenséget. Groteszk helyzet volt 1942 első hónapjait írtuk: Anglia végszükségben, az atlanti csatát a légi fedezet hiánya miatt elvesztettük, az U-boatok tobzódó hordája naponta süllyeszt el kereskedelmi hajókat, és mindeközben itt tesped egy repülőszázad, a lehető legjobban kiképzett, gyilkos kedvű legénységgel, állig fölfegyverezve és fölszerelve; itt egy század, amely alig várja már, hogy lecsaphasson az ellenségre, és akkor ezt a századot arra kárhoztatják, hogy a lábát lóbálja Skóciában – előbb Arbrothban majd Machrihanishben –; tucatjával végeztetik repülőivel a haditengerészeti gyakorlatokat, Ailsa Craighan a tájékoztatói gyakorlatokat, de csak nem állítják csatasorba őket. Igen, persze: valami történhetett az *Archer*-rel, mindazonáltal úgy éreztük, hogy szeretve tisztelt Őlordságaik – hacsak valamilyen hanyagság folytán meg nem feledkeztek létezésükről – azért *valamilyen* legyőzni való ellenséget csak találhattak volna nekünk.

Február 11-én, mikor mi Arbroathban malmoztunk, a franciaországi Brest kikötőjéből kifutott két német csatacirkáló, a *Scharnhorst* és a *Gneisenau*, hogy a La Manche csatornán végigsprintelve hazameneküljön a biztonságot nyújtó *Fatherland*-ba. Régóta nyilvánvaló volt, hogy erre előbb-utóbb sor kerül, s hogy ennél kedvezőbb lehetőség nemigen kínálkozhat a megsemmisítésükre; ez megváltoztatta volna a tengeri erőviszonyokat. Február 2. óta minden pillanatban számítottak a kifutásukra, a szükséges előkészületek megtételére tehát bőven

jutott idő. Ennek részeként a 825. század hat Cekkerét átvezényelték a kenti Manstonba, majd Lee-ben gyakoroltatták velük, hogyan támadják ezeket a minden bizonnyal igen erős kísérettel útnak induló, roppant tűzerőt felvonultató hajókat. Csak később jutott tudomásunkra, hogy Őlordságaik komoly megfontolás tárgyává tették, hogy a 811-eseket is utánuk küldjék. Négy óra alatt ott teremhettünk volna Manstonban, és sokkal gyakorlottabbak voltunk a nem teljesen felkészített 825-ösöknél. Eugene Esmonde volt a parancsnokuk – mint említettem már, ő vezette a *Bismarck* elleni támadást –; remek pilóta, igazi hős, nagyszerű haditettek hosszú sorával a háta mögött, emberei azonban épp csak kikerültek még a repülőiskolából. Ha az Admiralitás netán úgy dönt, hogy minket küld, ugyanaz a katasztrofális sors várt volna ránk, s csak nagyon kevesen maradtunk volna életben.

Hogy miért a 825-ösöket küldték? Erre a kérdésre sose kaptunk választ – pedig kellene. A vizsgálóbizottsági jelentés mindenestre kísérletet sem tett rá. A La Manche csatornán folytatott ellenséges flottatevékenység ellen indított parti bázisú műveletek nem tartoztak a haditengerészeti repülőik szokványos feladatai közé. A RAF-nak számos modern bombázószázada állt készenlétben, amelyeknek Esmondék kis csapásmérő ereje csupán jelentéktelen kiegészítést jelentett. A Bombázóparancsnokságnak kétszáznegyvenkét légi járműve várt bevetésre készen. Ezenkívül rendelkezésükre állt ötven Whitley is, amelyek – noha sokkal gyorsabbak és kevésbé védtelenek voltak, mint a Swordfishek – a jelentések szerint „nappali bombázásra alkalmatlanok”. A Parti Parancsnokságnál harminchat torpedóvető Beaufightert igazítottak el és helyeztek készenlétbe. Ezek támogatására harmincnégy vadászszázadot, összesen öt-száz Spitfire-t és Hurricane-t rendeltek ki.

A bukás – talán a legsajnálatosabb az egész háború alatt – már a kezdet kezdetétől előrevetítette árnyékát. Brest figyelé-

sét szürkülettől egy szál magányos gépre, a Parti Parancsnokság egyik Hudsonjére bízta, és csak este tizenegykor küldtek egy másikat a felváltására. Koromsötét éjszaka volt, ráadásul az első Hudson radarja 19.20-kor be is dőglött, a másiké pedig csak 10.38-kor lépett üzembe. Reggelig méregették a szemeiket. Senki sem vette észre, hogy a *Scharnhorst* és a *Gneisenau* a *Prinz Eugen* nehézcirkáló, valamint rombolók és gyorsnaszádok erős fedezete mellett este kilenc óra húszkor – tehát az alatt a százkilencvennyolc perc alatt, amikor senki sem figyelte a bresti vizeket, kifutott a La Manche csatornára.

A RAF éjszaka kiküldött még egy-egy gépet járőrözésre, és hajnalban két Spitfire-t is, de az ellenséges armadát csak 10.42-kor vették észre, mikor is két Spitfire, amely egyáltalán nem is kereste, hanem Messerschmitteket hajkurászott, véletlenül fölé repült. A hajóhad ekkor már a Doveri-szoros közelében járt, ötszázötven kilométert tett meg észrevétlenül. Máig megmagyarázatlan okok miatt a pilóták semmilyen körülmények között nem használhatták a rádiójukat, ezért kénytelenek voltak visszatérni a bázisukra. 11.09-kor leszálltak, és jelentették, hogy látták azt, amire a fél RAF várt.

Az ezután következő eseményláncolat ép ésszel nemigen emészthető. Az összes repülőgép közül mint haditengerészeti egység, kizárólag Esmonde százada tartozott a Doverben parancsnokló altengernagy irányítása alá, aki értesülve az eseményekről, 11.30-kor parancsot adott a hat Cekkernek, hogy egy óra múlva induljanak támadásba. Összehangolt támadásnak kellett volna lenni, amelyben még négy Beaufighter vett volna részt – ez lett volna a légierő százával várakozó gépeinek első kis hullámocskája. A Beaufighterok azonban, noha egy heteriadókészültségben voltak, csak 13.40-kor, hetven perccel Esmonde-ék után emelkedtek levegőbe.

Mivel rendkívül erős légi ellenállásra lehetett számítani, ezért a doveri altengernagy és a Vadászrepülő Parancsnokság megál-

lapodott, hogy a 825-ösöket öt Spitfire és Hurricane század fogja kíséni. Ezek közül azonban 12.30-ig csak egy ért Manston fölé, és tíz Spitfire-e hamarosan elvesztette a sokkal lassúbb Cekkereket. Ennek következtében Esmonde Swordfishei, amelyek a rendkívül rossz látási viszonyok ellenére pontosan az elrendelt időben szálltak föl, egymagukban és gyakorlatilag védtelenül repültek a hihetetlenül erős ellenség felé. A teljes harckészültségben lévő német hajók, amelyek ellen addig semmiféle támadás nem indult (s ez alaposan meglephette őket), ekkorra már tizennyolc-húsz kilométerrel Calais-tól északra jártak.

A Cekkerek két hármас kötelékben közeledtek. Mielőtt elérték volna az erős rombolókíséretet, túlerőben lévő, rendkívül modern vadászgépek támadtak rájuk. Esmonde gépe kapott először komoly találatot. Bal szárnyait az egyik túlélő szerint „szilánkokra lőtték”, de a Cekker repült tovább. Esmonde a rombolók fölött alacsonyan a kisebb hajók által körbevett nagyok felé indult. Kötelékének másik két gépe, Kingsmillé és Rose-é is megsérült, de folytatta útját. Rose csúnya sebet kapott, lövésze meghalt, a gépágyútűz szétlőtte a benzintartályát Esmonde gépe mintegy 2600-2800 méternyire a csatacirkálóktól, azoknak tüzében a tengerbe zuhant. Kingsmill és a megfigyelője, Samples megsebesült, gépük további sérüléseket szenvedett. Ennek ellenére sikerült annyira megközelíteniük a *Scharnhorst*-ot, hogy mielőtt a vízbe vágódtak, Kingsmillnek még maradt ideje célózni és kioldani a torpedóját. Rose is nagyon hasonlóan cselekedett: ő is végrehajtotta a *Scharnhorst* ellen indított torpedótámadást, és még vissza is tudott fordulni a rombolók fölé, akkor azonban gépének a motorja végképp megadta magát.

A Thompson sorhajóhadnagy által vezetett második kötelékről nincs érdemi jelentés. Ők Esmonde-ék mögött repültek, egyetlen túlélő sem látta őket többé.

Így végződött a haditengerészeti repülés legerőtelenebb, legrosszabbul megtervezett és leghősiesebben végrehajtott hadmozdulata. Az ellenséges hajórajt nem érte találat. Az akcióban részt vett tizennyolc repülő közül tizenhárom halálát lelte, négy súlyosan megsebesült. Egyedül Lee, Rose megfigyelője úszta meg sértetlenül.

Esmonde-ot halála után Viktória-keresztel tüntették ki. A négy életben maradt tiszt – mind RNVR tartalékos tengerész hadnagy – DSO-t⁴⁴ kapott, az egyetlen életben maradt légi lövész pedig CGM-et⁴⁵, amely a második a hősiességért adományozható kitüntetések sorában. Őket, miután egy órát töltöttek gumicsónakjaikban –, a szövetségesek torpedónaszádjai halászták ki.

A nap hátralevő részében a RAF gépei és torpedónaszádok mellett néhány elaggott romboló támadta a német konvojt – minden eredmény nélkül. A teljes vadászfedezettel akcióba dobott kétszáznegyvenkét modern bombázó közül száznegyvennyolcnak „nem sikerült fellelnie a hajókat, vagy az alacsony felhőzet miatt nem tudott ellenük támadást indítani”. Ez áll a vizsgálóbizottság jelentésében. A támogatásukra küldött huszonnyolc gyors torpedóvető (Beaufighterek) egyike sem ért el találatot, és három el is veszett. Az egyetlen eredmény az volt, hogy a Parti Parancsnokság gépei által ledobott aknákra futva mindkét csatacirkáló súlyosan megrongálódott.

A vizsgálóbizottság úgy találta, hogy senki sem felelős az egész szégyenletes kudarcért.

Február végén úgyszólván egyik napról a másikra Malac Lucast áthelyezték a Victorious-ra, hogy vegye át a 832-esek parancsnokságát; ennek Albacore-jait vezette egy héttel később az Északi-tengeren a *Tirpitz* elleni, még a szokásosnál is sikertelenebb támadásra. A 811-eseknél betöltött parancsnoki posztját a megfigyelője, Harry Hayes vette át. Éles vonásai voltak,

mélyen ülő szeme, hollófekete haja; alacsony volt ugyan, de izmos, mint egy atléta; sose lankadt, és rendelkezett azokkal a vezetői erényekkel, amelyeket szavakba önteni ugyan nehéz, de azonnal érzi az ember. Harry már akkor a fronton röpködött, mikor mi még – Alan McTurköt leszámítva – még nem is repülhattünk egyedül. Skuákkal számos akcióban vett részt Norvégia fölött, ahol végül is lelőtték a gépét, és fogságba esett, de előtte még megkapta a DSC-t⁴⁶. Nem tudom, hogyan került vissza Angliába, de még idejében érkezett, hogy a Chesapeake-időben főfigyelőként [Senior Observerként] csatlakozzon a 811-esekhez.

Közvetlen volt, de nem túlságosan. Most, hogy a felettesünk lett, mindnyájan parancsnok úrnak szólítottuk, ő pedig minket hasonló hivatalossággal a vezetéknévünkön. Ez azonban nem akadályozott meg minket abban, hogy sok remek hangulatú estét töltsünk a társaságában. Barátságos, halk szavú ember volt, de a szeme tudott haragvóan vagy épp megvetéssel villanni, feddése az ostobáskodó vagy ügyetlenkedő szívébe hasított. Teljesítménye dacára csak kétstráfos volt, tehát jóval harminc alatt kellett lennie.

Malac távozása folytán magasabbra emelkedtem. Hat gépünkkel általában két hármaskötélben repültünk. Mint főpilóta, McTurk ült be a parancsnok elé a gépbe, ők vezették az elöl haladó köteléket. A parancsnok döntése folytán a másodikat én. Kezdték megfogyatkozni a tapasztalt pilóták. Alig voltam huszonegy éves. Mióta beálltam a haditengerészethez, a duókat is beleszámítva mindössze háromszázhatvan órát repültem, ebből százat Cekkeren. Willcocks, Cooper és Shirley-Smith távoztával azonban ez jóval több volt, mint a tisztségre számításba vehető társaimé, akik közül egyébként csak Jock Sayer és két kadét volt fiatalabb nálam.

Március 16-án áthurcolkodtunk a flotta légierijének hivatalosan HMS *Landrad*-nek, nem hivatalosan csak Machrijesusnak

nevezett machrihanishi repterére, a Campbeltowntól nem messze fekvő, azóta híressé vált Mull of Kyntyre-ba. Machrijesus az FAA egyik legfontosabb bázisa volt, a partra tett frontszázadok állomáshelye, az oda szóló átvezénylést mindig kelletlenség és morgolódás fogadta. Sok-sok kilométernyire feküdt mindentől, nem volt város a közelben, nem voltak szórakozóhelyek, táncos helyek, nem voltak csak intésre váró lányok. Én mégis szerettem. Szerettem bíbor hegyeit, szikrázó tengerét, homokos-dűnés partját, ahol hosszú sétákat tettem Bertie-vel vagy Jockkal bíbictójást keresve s remélve, hogy sikerül sast látnunk. Vagy ütőket kölcsönöztünk, és lejátszottunk egy ingyen menetet a golfpályán. Ha az ember nőt keresett – mint mindig mindenki – ott volt a milliónyi wren.

Ma, mikorra a szondáztatás intézményesült, és az ittas vezetés társadalmilag elfogadhatatlanná vált, már nehezen hihe-tő, hogy nagyon gyakran szivornyásan repültünk, vagy ha úgy jobban tetszik: tökrészen. Esténként csaknem mindnyájan sokat ittunk (hacsak nem készültünk éjszakai szolgálatba), és a megereszkedett húrozatú zongora köré gyűlve kórusban harsogtuk a repülősnótákat és a sikamlós dalocskákat. Nem volt ebben semmi rossz. Ebédidőben azonban, még fél napi repülőszolgálatnál magunk előtt, hacsak nem várt ránk valami igazán rázós feladat, majd mindennap összegyűltünk az alig tízenként órája elhagyott kávéházban, a *felginezésnek* nevezett rituáléra. Mert a gin volt a szokásos déli pia: az volt a legolcsóbb – penny egy pohárka –; főleg a rózsaszín gin. Három dupla, gyakran még több ebéd előtt, nagy röhögések és hátba csapdosások közepette.

Május 19-én azt a feladatot kaptuk, hogy délelőtt repüljünk el Dumfriesba, döngessük el a *pangókat* [emberszabású maj-mokat], értsd: a szárazföldi csapatokat, szálljunk le az ottani RAF-reptérre egy kis frissítőre, aztán nyomás vissza egyenesen Machriba. Nem így alakult. Épp csak befejeztük a felginezést,

mikor híre jött, hogy útban Kintyre felé fel kell emelkednünk *angyalnyolcasra*. [8000 lábra, 2400 méterre], hogy onnan lezúdulva összehangolt támadást indítsunk tengerszinten, gyakorló torpedókkal a *Cardiff nevű* célhajó ellen. Mind be voltunk állítva. Emlékszem, az ezüstös Clyde fölé érve émelyegtem is kissé, a többiekhez hasonlóan alig bírtam a műszerekre figyelni, a fejem zsongott a ritka levegőtől (oxigén természetesen nem volt). Célpontunk ott cikcakkozott alattunk. Zuhanás meredeken lefelé, *unisono*. Háromszáz méter alatt kezdem kivenni, a hullámok fölött vízszintesbe fordulok, és – becsszavamra, de a fényképfelvétel is tanúsítja – telibe találok. A repülési naplómban egy kurta megjegyzés: „Micsoda buli!”

A következő hónapokban számos hasonló támadást hajtunk végre, vízibombák százait hajigáljuk imitált tengeralattjárókra, döngetjük a pongokat egész Skócia fölött, avatott szakértői leszünk a légi radarnak. Nappal vagy éjszaka: egyre megy nekünk. Minden bizonnyal a flotta legjobban felkészült százada vagyunk. De azért akad időnként izgalom, veszély, tragédia. Egyik éjjel megtorpedóznak egy kereskedelmi hajót, a *St. Briac*-ot. Virradatkor vízibombákkal megrakodva szállunk fel, hátha a közelben ólálkodik még a tengeralattjáró, de elsősorban azért, hogy felkutassuk a túlélőket. Mindössze egyetlen mentőcsónakot, és abban hat embert talál a parancsnok és McTurk.

Egy alkalommal, békés éjszakai gyakorlaton a tenger fölött azon vesszük észre magunkat, hogy összekeveredtünk egy Ju-88-as századdal, amely a part közelében aknákat telepít. Még ha nem lettünk volna is teljesen fegyvertelenek, mi egyebet tehettünk volna, mint hogy jelezzük pozíciójukat, s eltűnünk a közelükből?

Első igazi fedélzeti leszállásaink. Egynapos látogatás az *Árguson* – ez még az 1917-es *Argus*. A sok száz *addle után* nem okoz gondot, hogy elkapjunk egy kötelet tágas, felépítmény nélküli, egybefüggő fedélzetén.

Miután az összes eredmény rubrikába vésetik és kielemeztetik, megint én bizonyulok a torpedóvetés kényes művészete legjobb művelőjének, aminek a következtében engem választanak ki, hogy egy sor próbarepülés formájában tegyek vizsgálat tárgyává egy ragyogó, új találmányt, amelynek rendeltetése, hogy a teherhajókat megvédje a torpedóktól. A szigorúan titkos ötlet az volt, hogy a hajóra bizonyos távközlőként köröskörül az oldalfalon túlra nyúló rudakat szerelnek, s ezekre egy megerősített hálót függesztenek, amelynek alja jócskán belóg a felszín alá. Az elgondolás az volt, hogy a torpedó a hálóba beleakadva nem tudja megtenni a háló és a hajótest közötti kurta távolságot, s ilyenformán nem robbantja föl a hajót. Előszörban a tengeralattjárók elleni védelemre szánták, de ugyanilyen hatékonynak kellett lennie a repülőgépről vetett torpedókkal szemben is. A én feladatom, hogy bádoghalakat küldjek egy ilyen védőszerkezettel ellátott hajóra, az *Empire Heywood*-ra. A Clyde-ban fog pöfögni tizenöt csomós sebességgel, és hogy megkönnyítse a dolgomat, nem fog kitérő manővereket produkálni.

A próba sikeresebb már nem is lehetne. Egy tervezési hiba folytán a háló nem fedezi a százötven méter hosszú hajó orrának első hat méterét. Hat támadást indítok mintegy hétszáz méteres távolságból, minden egyes alkalommal visszatérve Machrihanishbe újabb gyakorló torpedóért. Az első – máig kiderítetlen okok miatt – fejébe vette, hogy ő csak körbe-körbe hajlandó járni, aminek következtében nem ért célba. A második, a negyedik és az ötödik futamban torpedóim gonoszul megkeresték a fedetlen rést – természetesen teljesen véletlenül –; és derekasan orrba püfölték a hajót. Robbanófejük nem volt ugyan, de a csaknem egytonnás, gyorsan mozgó víz alatti lövedékek ismételt ütései elég komolyan behorpasztották a hajótestet, és természetesen maguk a torpedók is megrongálódtak. Hatodik nekifutásra telibe találtam: a bádoghal a hajó

derekánál érte el a hálót, hatalmas dübbenéssel ütközött a hajónak, majd kettétört és elsüllyedt. A háló csak a harmadik futamban töltötte be várt rendeltetését.

Nagyon igazságtalannak éreztem, de a gyakorlat eredményeként megkaptam életem első és egyben utolsó OIFjét. A kitüntetés kísérő oklevelében ez áll: „utasítása szerint gyakorló torpedókkal kellett támadnia egy száznegyvennégy méter hosszú hálót, amely elméletileg a tökéletes látási viszonyok között, előre meghatározott sebességgel és egyenes vonalban haladó *Empress Heywood*-ot oltalmazta volna, ám e művelet folyamán oly szilárdan tartotta bedugva az ujját, hogy a hat kísérletből háromszor nem találta el a hálót, hanem a fent nevezett *Heywood*-nak azon csekély elülső részére mért döngő csapásokat, melyeket a fent nevezett háló nem oltalmazott”. Az OIF-et – teljes formájában a *Most Highly Derogatory Order of the Irremovable Finger-t* [az Eltávolíthatatlan Ujj Legmélységesebben Megalázó Rendjét] – a parancsnok egy részletesen kidolgozott szertartás keretében nyújtotta át az előrehaladott stádiumú ujjproblémákkal küzdő pilótának vagy légi figyelőnek. A rend neve természetesen az eredeti formájában „get your finger out”-ként [húzd már ki az ujjad] hangzó felszólításból eredeztethető, ami repülősnyelven annyit tesz, hogy az ég áldjon meg, ne szerencsétlenkedj már annyit, csináld rendesen. A szólás eredetére és kialakulásának kezdetére irányuló kutatások sajnálatos módon nem jártak eredménnyel, és őszintén szólva magam sem voltam soha teljesen biztos abban, hogy a kárhoztatott félnek voltaképp miféle nyílásból kellene kihúznia az ujját. A kifejezés azonban számos különféle variánsban futótűzszerűen elterjedt a fegyvernemnél, sőt hamarosan a civil szférát is meghódította, s a hétköznapi szóhasználat is befogadta. (Olyan jeles személyiségeknek, mint a walesi hercegnek és atyjának beszédei az általam lehetségesnek vélt nyílások közül kettőt kizárnak – legalábbis azt hiszem.)

A légi megfigyelők akárhányszor elnyerhették a rendet, noha a *digitali* néven közismertté vált kórság elharapózása végső soron szégyent hozott a gyakorló századra, sőt repülési tilalmat is eredményezhetett. Egyik pilótánk oly sokszor érdemelte ki a kitüntetést, hogy végül már egyszerűen csak Ujjasnak hívtuk. Nagyon fiatalon, még zászlósi rangban került hozzánk tartalék pilótaként. Fess, jóképű fiatalember volt, akiből könnyen lehetett volna első osztályú harci pilóta, de sorra követte el a legkomikusabb baklövéseket. Valakinek észre kellett volna vennie, hogy ezek előbb-utóbb végzetesek lesznek. De Ujjas csak repült. Egy szép reggel például hat gépünk a szokásos szoros alakzatban repült (egymás mögött, kettős V alakban), hogy gyakorló torpedóinkkal támadást intézzünk a Clyde-on úszó célhajó ellen. Ujjas a parancsnok bal oldalán repült, én a néhány méterrel mögöttük és alattuk haladó köteléket vezettem. Campbeltown fölé érve, mintegy kétezer-négyszáz méteres magasságban döbbsen látom, hogy Ujjas torpedója leválik a Cekkerről. Az óriási fémhenger, amely mind ez ideig szilárdan csüngött a repülőgép hasán, eleinte megtartotta a gép által kölcsönzött sebességét, s következésképp vízszintes maradt (legalábbis egyelőre). Úgy rémlett, rendkívül lassan veszít magasságot, bár tudtuk, hogy ez csak optikai csalódás. Bal oldali kísérőm, Denis Fuller ügyesen visszavette a gázt, miáltal a torpedó csak néhány méterrel előtte süllyedt. Ilyenformán, néhány lélegzetelállító másodpercig a 811. század hat Cekker és egy torpedó szoros alakzatban repülő formációjává vált Campbeltown fölött.

Könnyen magyarázható: az elábrándozó Ujjas véletlenül megérintette a gázkaron lévő kioldógombot. Sehogy máshogy nem történhetett. („Azt hiszem, megnyomtam azt a rohadt cicigombot”, szabadkozott, miután leszálltunk.) A torpedókat általában jóval harminc méter alatt oldják ki: magasabbról ledobva semmit sem érnek. Mindannyian lenyűgözve figyel-

tük, hogy a torpedóvetés történetének legnagyobb magasságából ledobva, széles ívet leírva előttünk, lassan lefelé ereszkedik az orra, míg csak el nem éri a függőlegest. Eredeti sebességünk folytán sikerült valamicskével túlrepülnie Campbeltownon, és a sekély parti vízbe hullt, ahol darabokra tört.

Látszott, hogy nem lesz jó vége. Egy-két héttel később a dumfriesi hegyek-völgyek fölött a hadsereggel közösen rendezett gyakorlaton vettünk részt. Kötelékem élén számos zuhanóbombázó-támadást vezettem az álcázott állások ellen. A frissiben tengerész főhadnaggyá és rangidős megfigyelővé előléptetett Maxie Mays társaságában repültem, a hűséges Tommy volt a TAG. Ujjas volt a hármasm, George Morrisonnal és Paxton tiszthelyetessel a háta mögött. George – apró termetű aberdeenshire-i skót, nemrég óta volt a századunknál. Hat zuhanóbombázás, kihúzás tizenöt méteren, hadd töprengjenek el a pongók! Na még egy utolsó lezúgás, aztán haza a Clyde-on keresztül Machriyesusba, felginezésre. Ujjas azonban ezúttal is megfélemedezett egy csekélyiségről. Elfelejtette kiemelni a gépet. Egyenesen belerepült a hegybe. Sose fogjuk megtudni, miért. A felkészülés idején ez volt az egyetlen balesetünk a hegyek között.

Az *Archer*-ről még mindig nem érkezett semmiféle hír, már nem is nagyon hittünk a létezésében. Esténként karikába gyűltünk a lehangolt zongora körül, bömböltük a repülősdalokat, és estéről estére beszívtunk.

Csak jóval később tudtuk meg, mi történt az *Archer*-rel, és a többi tíz kísérő repülőgép-hordozóval, amelyeknek már akkor vagy hamarosan az Atlanti-óceánon kellett volna konvojokat oltalmazniuk a német tengeralattjárók mind gyakoribbá váló támadásaitól. Szomorú história.

Az észak-atlanti hajózási útvonal életbevágóan fontos volt Britanniának, de az itteni veszteségek kezdtek elviselhetetlenné válni. 1941 első hat hónapjában több mint ötmillió tonná-

nyi szövetséges hajótér süllyedt el, aminek a hatvan százalékát német tengeralattjárók pusztították el. 1942 elejére egyedül az U-boatok havi félmillió tonnányi hajóteret küldtek a tenger fenekére. Ez a szám novemberben tetőzött hétszázezer tonnával – ez napi négy-öt hajót jelentett –, és ebben nincsenek benne a felszíni hadihajók, az aknák és a repülőgépek áldozatai.

Ilyen veszteségeket nem lehet hosszú ideig kibírni. Folytatódásuk esetén Britanniát kiéheztették volna, kénytelen lett volna megadni magát. Mindez elsősorban annak a következménye volt, hogy a konvojokat sokkal ritkábban használták, mint az köztudott: a háború egész ideje alatt a német tengeralattjárók által elsüllyesztett kereskedelmi hajók több mint kétharmada az adott pillanatban nem konvojban haladt. Nem könnyű megérteni, miért járta továbbra is egyedül a tengert ilyen sok hajó, mikor például 1942-ben nyolcszáznegyven „független” hajó esett az U-boatok áldozatául, míg a konvojokban haladók közül csak kétszázkilencvenkilenc, mely utóbbiak közül nem kevesebb mint hatvan a többiektől lemaradt hajó volt. Ez volt a konvojok legrosszabb éve, de a veszteségek továbbra is súlyosak voltak, évente mintegy kétszáz hajó. Ennek fő oka az volt, hogy bár a rendelkezésre álló felszíni kísérőhajók roppant értékes szolgálatokat tettek, már a háború elején kiviláglott, hogy a leghatékonyabb védelmet a légi fedezet biztosítja. Az első két évben légi fedezet jelenlétében a tengeralattjárók egyetlen hajót sem süllyesztettek el. Az a fajta fedezet azonban, amit a Parti Parancsnokság szárazföldi bázisokról biztosított, távolról sem volt folyamatos, és volt egy körülbelül kilencszáz kilométeres sáv az óceán középső részén, amelyet nem tudott elérni. A konvojok itt szenvedték el a legsúlyosabb veszteségeiket.

A fedezetet a haditengerészeti repülőknél kellett volna biztosítaniuk, repülőgép-hordozókról, amelyek képesek voltak

megközelíteni a legveszélyeztetettebb övezeteket, vagy ami még jobb: a konvojokkal együtt haladni. Olyan teljesen kiképzett és felkészített századok álltak ugrásra készen, mint a 811-es. Mi azonban Arran környékén, gyakorlatozással töltöttük a napjainkat, és esténként a zongora köré gyűlve jól berúgtunk, mert egyszerűen nem akadt *lapostetejű*, amely konvojkísérő szolgálatra vitt volna minket az Atlanti-óceánra.

Valójában gyakorlatilag nem léteztek lapostetejűek. Támadhatóságuk, valamint az, hogy az Admirális nem volt hajlandó előre gondolkodni és a sürgős lépéseket megtenni – Olordásaik továbbra is vonakodtak megadni a repülésnek a szükséges prioritást –; jól megmutatkozik abban a döbbenetes tényben, hogy ez év (1942) augusztusának derekán mindössze három hadra fogható repülőgép-hordozónk volt, s ezek közül is az egyik az özönvíz előtti *Furious*. Katasztrófa katasztrófát követett. A *Courageous*, a *Glorious* és az *Ark Royal* már említett korai elsüllyesztése után májusban japán zuhanóbombázók a *Hermes*-t is a tenger fenekére küldték, augusztus 11-én pedig egy német tengeralattjáró végzett az *Eagle*-el. 1941 elején Ju-87-esek súlyosan megrongálták az *Illustrious*-t, amely épp egy máltai konvojt kísért, és még mindig javítás alatt állt. A *Formidable* néhány hónappal később hasonló sorsra jutott, bár 1942 márciusában újra szolgálatba állt. Az 1941-ben vízre bocsátott *Victorious* még mindig tétlenül vesztegelt. Az *Audacity*, az első kísérő repülőgép-hordozó – később részletezem – már ki is hullott a csatásorból. A vadonatúj *Indomitable*-t, amely egyik próbaútja alkalomával megfeneklett, s ezért késve indult – egy nappal az *Eagle* elsüllyedése után a stukák csúnyán megtépázták, és azóta még nem sikerült üzemképes állapotba hozni. Az *Argus* – legalábbis egyelőre – nyugdíjba vonult, fedélzeti leszállásokat gyakoroltak rajta.

Az Admirális nem ismerte fel kellő időben a haditengerészeti repülés roppant fontos mivoltát, és mikor végül utasítást

adott az oly igen szükséges hajók megépítésére, tervezési hibák hosszú sora miatt még akkor is csak nagy késéssel lehetett azokat csatasorba állítani.

A háború első napjaitól kezdve nyilvánvaló volt, hogy a konvojok védelméhez sok kis repülőgép-hordozóra volna szükség, amelyek csak néhány Cekkerrel operálnak. Honnan teremtsék elő ezeket minél rövidebb idő alatt? M. S. Slattery fregattkapitány, a légi ügyek igazgatója (a későbbi Sir Matthew Slattery ellentengernagy) már 1940-ben megadta a választ. Javasolta, hogy „megfelelő kereskedelmi hajókat lássanak el a lehető legegyszerűbb repülőfedélzettel”. A javaslat kitűnő volt, de csak egyetlen hajót alakítottak át, az *Audacity*-t. Ez eredetileg a *Hannover* nevű német banánszállító hajó volt. Feltehetőleg ez az oka, hogy később a kis repülőgép-hordozókat (egyebek között) banánhajókként emlegették, bármi volt is előző funkciójuk. Az átalakítás elképesztően rövid idő alatt fejeződött be, a hajó már 1941-ben készen állt a próbautakra. Ezen semmiféle hiányosság nem mutatkozott, s a hajót nyomban ezután hadrendbe állították. Rövid, jóllehet tevékeny pályafutása során azonban nem Cekkereket vitt az Atlanti-óceánra német tengeralattjárók ellen, hanem vadászgépeket, a 802-es Marüet-századot Condor bombázók ellen. Decemberben elsüllyedt.

Nem sokkal az *Audacity* elkészülte után Olordságaik végre teljes mértékben elfogadták Slattery javaslatát, és utasítást adtak tizenegy kísérő repülőgép-hordozó építésére. Ha mindegyik átalakítása olyan simán és zökkenőmentesen megy, mint az *Audacity*-é, az Atlanti-óceánon minden valószínűség szerint egy teljes évvel előbb billen Anglia felé a mérleg nyelve, és mi sem vakaróztunk volna Machrihanishben. De minden rosszul alakult; úgy tűnt, ez már mindig így lesz, ha haditengerészeti repülésről van szó. Öt hajó átalakítására brit hajógyarak kaptak megrendelést, hatra amerikaiak. Mikor eldölt, hogy az előb-

bieknek utasszállítókat bocsátanak a rendelkezésükre, a hadi szállítási minisztérium hevesen tiltakozott, mondván: eszük ágában sincs megválni ennyi csapatszállító hajótól. Elszánt kötélhúzás kezdődött, amely a minisztérium fölényes győzelmével végződött. Az öt hajóból csak a segédcirkálóként már amúgy is a haditengerészet irányítása alá tartozó *Pretoria Castie*-t alakították át. Tervezési problémák miatt ez is csak 1943 derekára készült el.

Ugyanezen oknál fogva az Amerikában átépített hajók is a tervezett időpontnál sokkalta később léptek szolgálatba. E hajók többsége az *Audaaty*-vel ellentétben nem kész, hanem még építés alatt álló kereskedelmi hajó volt. Minket beleringattak abba a hitbe, hogy az *Archer*, amelyre olyan türelmetlenül vártunk, 1941 vége felé rendelkezésünkre fog állni, elsőként a hasonlók közül. Legalábbis így tervezték. Ezzel szemben, mint később megtudtuk, véget nem értő balszerencse-sorozat kísérte építését. 1942 januárjában, az egyik próbaútján összeütközött egy teherhajóval. Két hónapi javítás után a Virginia állambeli Charlestonból futott ki Freetown felé; heteken belül meg kellett volna kapnunk, de komoly javítási munkálatok váltak szükségessé rajta, és csak júniusban indulhatott el Greenock⁴⁸ felé. Néhány nappal később felrobbant egy bombája: tizenkilenc ember került a veszteséglistára, és súlyok károk keletkeztek. New Yorkba irányították kipofozásra, de útközben bedöglött az óceánon. Novembert írtunk, mire ismét menetkészen állt. Ekkor egy amerikai konvojjal Marokkóba irányították. Liverpoolban kikötve megint javításra szorult, és 1943 márciusának közepéig nem is mozdult.

A másik *woolworth* – ahogy az Amerikában átalakított hajókat nevezték – az *Avenger* volt. Ezt szeptemberben azonnal beállították egy orosz konvojba, hogy segítse az észak-afrikai partraszállást. Néhány nappal a megérkezése után, egyetlen torpedótalálat következtében elsüllyedt. Időközben két má-

sik, a *Biter* és a *Dasheris* csatasorba állt, de azokat is a Földközi-tengerre irányították. A *Charger*-t, miután teljesen elkészült, szépen ott tartotta az Egyesült Államok Haditengerészete fedélzeti leszállások gyakorlására. Ezek után már csak a *Tracker* maradt; ennek terveit az addigi kedvezőtlen tapasztalatokat figyelembe véve addig módosították, hogy csak 1943 végén bocsátkozhatott harcba.

Slattery – szintén 1940-ben – javasolt még valami mást is, amit sokkal szívesebben és gyorsabban elfogadtak: szereljenek fel kereskedelmi hajókat katapulttal. Ez megoldja egyetlen gép felszállását, a leszállását azonban nem – legfeljebb véletlenül, ha akad barátságos part a közelben. Úgy tervezték, hogy a gép egyetlen repülése után visszatér a konvoj fölé, a pilóta ejtőernyővel kiugrik, és valamelyik kísérőhajó kihalássza. A gép azonban elvész. Már 1941 január elején utasítást adtak brit hajógyáraknak, hogy nem kevesebb, mint harminc kereskedelmi hajót szereljenek föl katapulttal; sok hajó esetében ezzel három hónap alatt el is készültek. Ezek a katapultos kereskedelmi hajók, röviden CAM-ek,⁴⁹ továbbra is a Red Ensign⁵⁰ alatt futottak, és normál rakományt szállítottak.

Ezek a hajók eredményeseknek bizonyultak, ezzel szemben nem a német tengeralattjárók elleni védelemre szánták őket, lévén arra teljességgel alkalmatlanok. Egy kurta periszkóppillantástól eltekintve az U-boatok sosem mutatkoztak konvojok közelében, és nagyon kevésszer fordult elő – ha egyáltalán előfordult –; hogy egy-egy Cekkert abban a megalapozott reményben katapultálhattak, hogy van némi esélye igazolni önnön elkerülhetetlen elvesztését. Ezért aztán a CAM-eket kivétel nélkül vadászgépekkel, általában Hurricanekkel szerelték föl. Ez csak akkor szállt fel, ha ellenséges repülőgép mutatkozott, hogy a pilótának legalább esélye legyen egy négymotoros bombázó leszedésére, mielőtt saját Hurricanje menthetetlenül a tengerben végzi.

Így történt hát, hogy a teljes 1942. évben, az Atlanti-óceán legsötétebb esztendejében egyetlen haditengerészeti repülő sem tudott semmiféle védelmet nyújtani a vérző konvojoknak a német tengeralattjárók tobzódó falkái ellen.

Valami más megoldást kellett keresni számunkra. Emlékszem, akkoriban úgy gondoltam, könnyen lehet, hogy leírták valamelyik nótánk szövegét, és elküldték Őlordságaiknak, hogy azzal noszogassák cselekvésre őket. Talán el is feledkeztek rólunk. Most viszont legalább úgy döntöttek, hogy mivel a régóta várt kísérő repülőgép-hordozók még mindig nem érkeztek meg, valamilyen más formában kell a mély vízbe dobni minket. 1942. július 24-én tapasztaltuk az első jelét, hogy valami elkezdődött, mikor a parancsnok határozott léptekkel, szélesen mosolyogva lépett a repülőszemélyzeti körletbe.

– Minden gép haladéktalanul Donibristle-be repül. Rövid hatáspauza.

– Ott álcázást kapnak. Feketére festik őket. Kérdés? Volt. *Feketére?* Mi a rossebre célozgat a góré? A RAF éjszakai bombázóit feketére festették ugyan, de koromszín Cekkert még senki sem pipált.

Könnyű megmagyarázni: odáig fajult a helyzet, hogy úgy volt: éjszakai RAF-bombázók leszünk. Két századot, a 811-est és a 812-est, amelyeket a nem létező woolworth-okra szántak, a Parti Parancsnokságnak akartak átadni.

Volt az egészben valami bizarr. Mi, 811-esek az egész augusztus 6-át levegőben töltöttük újonnan átfestett, mattfekete Cekkereinkben, szoros hatos kötelékben repültünk a norfolki Bircham Newtonba – alig három óra alatt tettük meg az ötszáz-negyven kilométert. Minden tőlünk telhetőt megtettünk, hogy agresszív bombázóknak lássanak minket, de aki a berregésünk hallatán a feje fölé pillantott, és nem hallott még a haditengerészeti repülőkről, nyilván azt hitte, hogy valami háború előtti

repülőcirkuszt lát. Bircham Newton a RAF egyik forgalmas frontbázisa volt. Két repülőszázada frissen érkezett az Egyesült Államokból: korszerű, kétmotoros Lockheed Hudsonök. A nyalka RAF-osok nem akartak hinni a szemüknek, mikor hat csupa merevítő, csupa drót biplánunk mint megannyi fekete holló belibegett a repterükre, és ott nyolcvan-kilencvennel landolva, gyakorlatilag kigurulás nélkül megállt. Ezek meg mi a fenét keresnek itt? Mikor némiképp bátortalanul közöltük: azért jöttünk, hogy támogassuk őket franciaországi és hollandiai hadműveleteikben, a csodálkozás hitetlenkedésbe és lesajnálásba fordult. *Ezekkel az ócska ládákkal?* Szerencsétlenek! Sokuk egyszerűen elröhögte magát. A légierő pilótái gyakran heccelték haditengerészeti kollégáikat, de már fel voltunk készülve rá. „Nemdebár magához Orville Wrighthoz van szerencsém?” – kérdezték tőlünk.

A 812-esek, akik szintén aznap, de valamivel később érkeztek a maguk hat Cekkerével, hasonló fogadtatásban részesültek.

Gépeink némiképp korlátozott hatótávolsága komoly gondot jelentett. Egy Swordfish teljes nyolcszázhusz kilós harci terhelésével csaknem öt óráig tudott a levegőben maradni. (Rakományától megszabadulva a gép tizennyolc-húsz kilométerrel felgyorsult, és a benzinfogyasztása számottevően csökkent.) Mindez azonban csigalassúságunk miatt csak alig hét-százötven kilométerre futotta. A legtávolabbi Fríz-szigetek például már hatótávolságunkon kívül estek. Ekkor jutott tudomásunkra, hogy Ólordságaik megoldották ezt a problémát. Mi szükségünk nekünk rádiós-lövészre? Amúgy sincs fegyverünk, és a megfigyelő a navigálás mellett rádiózni is tud. Bertie Ingham tehát átköltözik a leghátsó ülésbe, ahol eddig Tommy Thomas ült, az ő helyére pedig, a középső ülésbe egy második, kétszázhatvan literes benzin tartály kerül. Ez mintegy negyven százalékkal növeli a hatótávolságunkat.

Ebből az okos megoldásból számos probléma fakadt, ezek azonban, míg első alkalommal teljes terheléssel föl nem szálltunk, nem voltak nyilvánvalóak. És erre hihetetlen módon csak az első tényleges bevetésünk alkalmával került sor. Őlordságaik figyelmét elkerülte, hogy a háromszáztizenhárom liter benzin és tartálya ötször annyit nyomott, mint Tommy Thomas. Ezen túlmenően ez a benzin valamivel a súlypont mögött szállítódott, miáltal egészen addig, míg a fele el nem fogyott, a Cekkernek korrigálhatatlan és egyáltalán nem kellemes faroknehéz tartást kölcsönzött. A következő kis kellemetlenség: a légi radar képernyője eltávolíthatatlanul a megfigyelő ülésébe volt szerelve, következésképp ettől kezdve nem lehetett használni. Kilőtték tehát az egyetlen modern felszerelésünket, megint csupán éles szemünkre és szemmértékünkre hagyatkozhattunk. Viszonylag kisebb aggodalomra adott okot, hogy a pilóta most már végképp magas oktánszámú repülőbenzinnel volt körülbástyázva: háromszáztizenhárom liter közvetlenül mögötte, és hétszázötvennyolc liter közvetlenül a feje fölött, a felső szárnyban. Nyomjelző lövedékek röpködése esetén nem túl egészséges.

Ilyenformán hat Cekkerünkre ekkor már kilenc legénység jutott – három „pihenő” az addigi kettő helyett. Peter Bentley, immár tengerész főhadnagyi minőségben a parancsnok kötelékének második gépét vezette, Maxie Mays volt a megfigyelője. A parancsnoki kötelék harmadik gépének Ian Whitelaw-Wilson volt a pilótája (később közeli barátom lett), még Arbroathban csatlakozott hozzánk, és az egyik új fiú, Richard Townend ült mögötte. Én, a második kötelék parancsnoka mint mindig, ezúttal is Bertie-vel repültem. Jobbról Jock Sayer és megfigyelője, Derek Price követett; balról a tengerész hadnaggyá avanszált Denis Fuller vitte a hármas gépet, Fred Eckerleyvel az utolsó ülésben.

Három pilótánk mind hadnagy volt: Mike Wargent, Pat Weir és Brian Rose. A DSO szalagos Brian a *Scharnhorst* és a *Gneisenau*

ellen indított, Eugene Esmonde által vezetett néhány hónappal korábbi öngyilkos támadás egyik túlélője volt, s annak dacára, hogy a történetek óta dadogott, és még mindig tizenennyolc szilánkot hordott a hátában, amelyeket az orvosok szerint ajánlatosabb volt ott hagyni, jó megjelenésű, kellemes ember. Mostanra már ismét hadra fogható állapotba került. A sors fintora, hogy mint oly sokan mások, a csatatérrel távol lelte halálát: egy második harci turnus letöltése után Skócia fölött felhőbe került, és egy hegypoldalnak ütközött.

Három Birchamben töltött nap után, mikor RAF-os pajtásaink meg sem emésztették teljesen, hogy valóban Cekkerekén szándékozunk velük tartani a hadihajók ellen, minden balesetelmük igazolódni látszott (mibennünk egy szikrányi sem volt). Ki is láthatta volna előre oly sok hónapi felkészülés után? Magában Bircham Newtonban nem folytak éjszakai repülések, úgy volt, hogy hadműveleteinket a legközelebbi repülőtérrel indítjuk majd. A megérkezésünk utáni nap elrepültünk a közeli Dockingba, ahol feltöltötték hosszú távú tartályainkat. A következő két éjszakán hajnali kettőig várakoztunk a torpedókkal felszerelt Cekkerekkel, hogyha a RAF felderítő repülői netán konvojt észlelnek az ellenséges partok előtt, tizenöt percen belül felszállhassunk. De semmi. Később még sok ilyen várakozással eltöltött éjszakában volt részünk. Tele voltunk önbizalommal és izgatottsággal. Azokon a nyári éjszakákon hajnali kettő már késő volt a felszálláshoz: nem vehettük biztosra, hogy még a sötétség ideje alatt el tudjuk érni az ellenséges partot, meg tudjuk találni a célpontunkat, és el tudunk pucolni. A sötétség természetesen alapvető fontosságú volt. Mindkét éjszaka keserű csalódottsággal ültünk kocsira s zötyögtünk vissza Birchambe, ahol aztán másnap délig húztuk a lóbórt.

A harmadik éjszakán minden másképp alakult.

* * *

Se hold, se csillag. Az ég erősen borult, háromszáz méter alatt zárt felhőzet. Ballagunk Bertie-vel a parkolóhelyén álló Cekkerünk felé; Bertie a navigációs holmiját cipekedve. A motor még nem jár, a földi személyzet nyüzsgi körül a gépet. A fű cuppog a nemrég elvonult záporosőtől, de a meteorológiai előrejelzés kedvező: három órán belül lassan felszakadozó felhőzet, mérséklődő és változó irányú szél, tiszta hajnal, másnap napos idő. Itt van hát. Hónapokig tartó közös repüléseink után elérkeztünk legelső harci bevetésünkhöz. A Cekker hasa alatt az előző éjjeleken cipelt torpedó helyén egy hengeres, baljós mágneses akna csimpaszkodik. Ennél nagyobb harci terhelést nem bír el. A század kötelékben repül a megszállt dán partvidék egy meghatározott pontjáig – ez Den Heldertől 3,5-5 kilométerre van –; és ledob hat aknát a legfőbb hajózási útvonalon. Szóval megyünk végre. Ezúttal nem kell várnunk a RAF felderítőinek jelentésére.

Bemászom az ülésbe, felcsatolom az ejtőernyőt. Nincs sok értelme, mikor az egész műveletet százötven méter alatt repüljük, nagy részét harmincon, de ez is hozzátartozik az örök rituáléhoz. A fontos, hogy erezzem az X alakban összefutó hámat a mellcsontomon; meghúzom a szíjakat, amennyire csak lehet. Page és Webb, hűséges szerelőm és műszerészem segít, több mint egy éve tartják karban az *én gépemet*: Page a motort, Webb a sárkányt, előbb a Chesapeake-eket, aztán a Cekkereket. Soha egy hiba vagy tévedés. Page ezúttal egy pénzdarabot csúsztat a kezembe, és belevigyorog az arcomba.

– Csak hogy szerencsét hozzon.

Egy arany negyedpennys. Visszavigyorgok, zsebembe csúsztatom. Nem sokat számít, gondolom, de kösz Page-nek a gesztusért. És közben rettentően vigyázok, hogy lezser legyek. Page és Webb már a gép bal oldalán, a lendkerekes indítóberendezésnél. Pillantás az órára: 22.50. Tervezett felszállás 23.00-kor. Intek, hogy pörgessék be a légsavart.

Már az elején rosszul alakul. Alan McTurk száll föl elsőként, utána Peter és Ian. Bertie meg én következünk a sorban, majd Jock vagy Denis (már nem emlékszem) és Brian Rose. Feladat: a reptértől keletre föl vesszük szokásos kettős V alakzatunkat, a közeli norfolki partot elérve kikapcsoljuk a helyzetlámpákat, és irány a ledobási körzet. Kötelékem második Cekkere nem akart beindulni. Várok öt percet: lefelé fordított hüvelykkel jelez a pilóta. (A rádióinkat csak vételre volt szabad használnunk, adásra nem.) Kigurulok a felszállópályára a parancsnoki géphez, Brian közvetlenül a nyomomban. Harminc másodpercenként emelkedünk föl. Dockingban nincsenek betonkifutók. Kellemetlen meglepetés vár.

Ian indul, aztán én. Gáz csutkáig, gyorsító szintén, fékek ki, gyerünk. Olyan lassan indulunk, hogy már azt hiszem, sose emelkedünk el. Elképesztő és abszurd, hogy sok hónapi felkészülés alatt, amikor minden mást százszor is végrehajtottunk, egyetlenegyszer sem szálltunk fel ekkora terheléssel – még nappal sem. Ez a feneette új benzintartály. Csak gurulunk, gurulunk, gurulunk. Már közeledik a kifutó vége, imádkozom, és magamra húzom a botkormányt, mást nem tehetek. Pillantás a légsebességmérőre: picurkával száztíz fölött, és ehhez még alattam ez a rohadt kolonc. Pokoli nehéz az irányítás, a csűrőlapok alig-alig reagálnak. Roppant faroknehezen repülünk, noha teljesen előretrimmeltem a gépet.

– Nem tudom, tudunk-e így repülni.

– Jézusom! Mi a baj?

– Rettenetesen túl vagyunk terhelve, nem bírom fölemelni a farkát, nem tudok gyorsítani.

– Mit csináljunk?

– Imádkozzunk.

Nagyobb sebesség nélkül se följebb kapaszkodni, se fordulni nem tudok. Egyenesen, alacsonyan repülünk. A légsebességmérő mutatója fájdalmas lassúsággal kúszik fölfelé. Csigatempóban,

alig emelkedve belekezek egy jobb oldali fordulóba. Mintha örök időig tartana. A farok olyan alacsonyan lóg, hogy bármely pillanatban áteshetünk. De a Cekker, mint mindig, repül. Harminc méterre érve látom, jön Brian hátulról a bal oldalon, hogy fölvegye a pozícióját a kötelékben.

Hirtelen erős zápor kerekedik, aznap éjjel az utolsó. Látótávolság háromszázötven méter körül. Teszek Briannel egy hosszú, lassú kört, hogy lássam, hol vannak a többiek.

– Szerintem elmentek már a nyomorultak. Milyen irányban fekszik Helder?

– 084. Akkor most egyedül megyünk oda?

– Mi mást tehetnénk? Egyelőre repülünk, már ha ezt annak lehet nevezni. Ha elhasználjuk az üzemanyagot, csak javulhat a helyzet.

– Fel tudunk menni száznegyvenre?

– Az ég áldjon meg! A száztízet is alig bírom tartani. Tény, hogy a Cekker hajlamos a hullámozó teljesítményre, és aznap éjjel nagyon sok volt neki az akna. Az ésszerű dolog az lett volna, ha hazamegyünk, de ez meg se fordult a fejemben. Néhány perccel később Brianben azért fölmerült ez a lehetőség: a partvonalat elérve visszakanyarodott, és elindult Docking felé. Később megtudtuk, hogy leesett az olajnyomása, és kényszerleszállást hajtott végre egy közeli kis reptéren. Ilyenformán csak mi maradtunk a kötelékből, és századunk létszáma négy Cekkerre fogyatkozott.

Még reménykedtünk, hogy utolérjük a többieket. De hogyan? Még most is szívatóval repülök, amire normális körülmények között semmi szükség, és akkor is csak felszálláskor, gyorsabban tehát nem bírok menni. Ok meg nem bírnak lassabban. Légi lázálom: maximális sebesség száztizenöt, átesési sebesség száztizenegy. A felszállás után körülbelül negyven perccel érjük el a partot, kikapcsoljuk a helyzetlámpákat, lemegyünk harminc méterre, irány 084. (Az egész akciót ilyen ala-

csonyan repüljük végig, remélve, hogy így nem vesznek észre a radarok.)

– Érezted ezt a légsavarszelet?

– Igen! Valahol pontosan előttünk vannak, talán másfél-két kilométernyire. Tartsd ezt az irányt.

Ha az ember ugyanabban a magasságban elég közel repül egy másik gép mögött, érzi a légsavarszele keltette jellegzetes turbulenciát. Szóval nem sokkal lehetünk mögöttük. Miközben repülünk a hullámok fölött az ellenséges part felé, időről időre érzem a turbulenciát, de minden alkalommal kissé kevésbé. De legalább tudjuk, hogy jó irányba tartunk. Új találmány: navigálás légsavarszéllal. Hamarosan le teszek róla, hogy utolérjem őket; majd egyedül. Ahogy fogy az üzemanyag, úgy emelkedik szinte észrevehetetlenül a gép farka. Óvatosan visszaveszem a fordulatszámot utazósebességre. A póttartály háromnegyed részt üres már, a Cekker lassan visszanyeri eredeti tulajdonságait.

Nem tudom, mennyi idő alatt értük el a ledobási zónát, de nem hiszem, hogy odafelé egyszer is túlléptük volna az óránkénti százharminc kilométeres sebességet. Az enyhe ellenszélben csaknem három óráig tarthatott.

Koromsötét. Olyan alacsonyan repülök, amennyire csak merek. A jelek szerint nem szúrta ki a radar: se keresőreflektor, se vadászgép, se ágyútűz. Bertie amennyire a légi radar segítségével nélkül lehetséges, betájolja pozíciónkat. Mikor megnyomom a cicigombot, és lehull a csaknem tonnányi holtsúly, a Cekker frissen szült anyaként pattan fel örömeiben. Előre kell vágnom a botot, és újra ki kell egyensúlyoznom a gépet, hogy ne ugorjon száz métert. Madárrá válik újra, irányítása normális, sebessége majdnem száznyolcvanöt.

Azok az aknák ördögi találmányok voltak. Úgy szabályozták be őket, hogy akkor robbanjanak, mikor hatótávolságukon belül már elhaladt bizonyos számú mágneses tér (tizenegy,

tizenhét vagy akár huszonnégy), általában ellenséges teherhajók vagy aknaszedők formájában. Ezt a számot a taktikai kívánalmaknak megfelelően minden egyes aknánál külön be lehetett állítani. Ezek után az aknaszedő akár többször is elhaladhatott fölötte, s feltételezhette, hogy a terület aknamentes. Öt-tíz hajóval később aztán... Durr. Gondolom, az idő múlásával azóta hatástalanokká váltak, de ki tudja?

A hazai parthoz közeledve fények, föl százötvenre, belibégés Dockingba. Előttünk ragyogó hajnal festi vörösre a feltorlódott kumuluszokat, látótávolság maximális. Háromszázhusz liter benzinnel landolunk, még két órára volna elegendő. Az alig ötórás út életem leghosszabb repülése. A góré már húsz perce megjött.

– Egyedül csinálták? Mi történt?

– Ez az ócska motor. Egyszerűen nem pörgött fel. Rose megvan?

– Igen, Langhamban szállt le. Elment az olajnyomása. Várjuk Bentleyt és Whitelaw-Wilsont. Nem látta őket?

– Nem. Egy lelket se.

– A dán partnál elvesztettük velük a kapcsolatot. Hazafelé jövet elsodródhattak valamerre. Valószínűleg elfogyott a nافتájuk, és valahol máshol szálltak le. Legjobb, ha most lefeksznek, fiúk. Holnap éjjel megint készenlét.

Semmi balsejtelem. Peter és Ian a két legjobb barátom a században, Iannel egy szobába lakunk Birchamben. Már kivilágosodik, mire ágyba kerülünk. Mikor öt órával később fölkelek, Ian ágya még mindig üres, ágyneműje gyűretlen. Ez nem lehet. Be az eligazítóba. A góré arca szürke, egész éjjel le se hunyta a szemét. Semmi hír a két gépről. Az ég szerelmére, mi a fene történhetett velük? Újabb két óra telik el, mire lassan eljut a tudatunkig: bekapták valahol. így vagy úgy, de bekapták. Az első akcióban a század egyharmada odaveszett. Csak a góré gépe és az enyém repülte végig a küldetést.

Az aranypénz?

Hónapokkal később megtudtuk, hogy Peter és Maxie nem messze a ledobasi zónától befürdött, kihalászták és foglyul ejtették őket. További részlet egy szál se. Ianról és Richardról soha többé nem hallottunk. Az európai győzelem napja⁵¹ után egy lee-on-solent-i találkozón összefutottam Péterrel. Erős akcentusa ellenére három éven át sikerült eltitkolnia szabad francia mivoltát. Megkérdeztem tőle, mi történt.

– Azóta se tudok. Egyik percben repülök, másik percben úszok.

Ennél többet nem tudott mondani.

V.

REPEDÉS A PÁNCÉLON

Aznap két új Cekker érkezik veszteségeinket pótlandó, majd nem sokkal később két háromtagú gépszemélyzet, egyenesen a repülőiskolából. Ezzel ismét kiteljesedik a létszámunk: hat Cekker és kilenc legénység.

A történetek után két éjszaka várakoztunk torpedókkal fölfegyverkezve hajnalig, de a RAF nem talált célpontot nekünk. Időközben vita bontakozott ki a póttartályaink körül. Legalább egy Cekker-század, a 815-ös eredményesen használta őket, mikor 1940-ben hasonló feladatokra kölcsönadták a Parti Parancsnokságnak. Ők azonban rendkívül tapasztalt személyzettel repültek, pilótáik egyenként nem kevesebb mint ezer repült órát tudhattak maguk mögött. A mi új fiaink szinte még nem is repültek éjszaka Cekkerrel. (Én pontosan kilencvenöt percnyi gyakorlattal kerültem a 811-esekhez.) A góré állította, hogy a gépünk, mikor az ezerhetven liter benzin mellett aknát vagy torpedót is visz – a legénységről és a megbízhatatlan légi radarról nem is beszélve –; erősen túl van terhelve, instabil és nem biztonságos. Annyi bizonyos, hogy a legkisebb hiba

is végzetes lehet – főleg a repülés első óráiban. Minden pilóta egyetértett vele. Az érvelés hamarosan megtette hatását: egy hét múlva kiszerelték a póttartályokat, és visszakaptuk a TAG-okat meg a légi radarokat. Hatótávolságunk azonban számottevően csökkent: Terschellingnél, a Fríz-szigetek tőlünk számított harmadik tagjánál messzebbre nem kalandozhattunk.

Ezzel a lehetséges célpontjaink száma is csökkent. A Parti Parancsnokság fennhatósága alatt töltött négy hónap alatt körülbelül huszonöt bevetésen vettünk részt. Minden egyes repülésünkre két-háromszor annyi készenlét jutott. Legtöbb éjszaka hiába vártunk megfelelő cél felbukkanására. Én szívesebben mentem bevetésre, mint hogy hajnalig tehetetlenkedjek a gép körül, készen arra, hogy tizenöt percen belül a levegőbe emelkedjek. Ellenséges konvojok hiányában eleinte főleg aknatelepítéssel foglalkoztunk. „Kertészkedés” volt a fedőneve, az aknáké „uborka”. Általában az európai partvidék előtti legfontosabb hajózási útvonalakon kertészkedtünk, vagy olyan kikötők bevezető útvonalain, mint Le Havre vagy Ostend. Ma már különösnek tetszik, hogy Norfolkból felszállva Le Havre már kívül esett gépeink hatósugarán. Estefelé elrepültünk valamelyik dél-angliai RAF-bázisra, teszem azt Manstonba vagy a Thorn ey-szigetre, fölpakoltuk az aknákat, éjszaka ledobtuk őket, aztán másnap délelőtt visszarepültünk Birchembe.

Nem nyújtottunk mindig ragyogó teljesítményt. Szeptember 15-e éjjelén például mindössze három hadra fogható gépünkkel elrepültünk a Thorney-szigetre, egy kis Le Havre-i kertészkedésre. Egyik pilótánk (hadd maradjon névtelen) ellenséges ellen tevékenység nélkül repülte végig a bevetést. Leszállás után kikászálódott a Cekkeréből, és legénységével együtt elindult a reptéren át, hogy az eligazítóhelyiségben pontosan közölje, hol telepített aknákat. Egyikük se vette észre, hogy az uborka még mindig ott csimpaszkodik a gép hasa alatt. A pilóta nem volt már kezdő, és több esze is lehetett volna, a

lényeg mindenesetre az, hogy elfelejtette megnyomni a gáz-karon lévő kioldógombot. Nehezen érthető, hogyan nem vette észre, hogy nem dobta le terhét. Mondanom sem kell, azonnal megkapta az OIF-et.

A német légvédelmi tüzérek elég sokat durrogtattak ránk, de én csak szeptemberben kerültem miattuk nehéz helyzetbe, és meg kell vallanom, csak mázlival úsztam meg. Akkor már két hete új legénységgel repültem. Az egyik új fiú egy hivatásos tengerész főhadnagy volt, Coynak hívták, következőképp mindenki azonnal „Szendének”-nek nevezte.⁵² Közvetlenül a megfigyelőiskolából került hozzánk. Jóllehet sokkalta kevesebb tapasztalattal rendelkezett, mint azok a tartalékos hadnagysok, akik már egy éve a 811-eseknél szolgáltak, két egyenes stráfja feljogosította, hogy elbitorolja Maxie főmegfigyelői pozícióját, amit a többiek a legkevésbé sem találtak mulatságosnak. A parancsnok úgy döntött, hogy a rangidős megfigyelőt mint kötelékvezető én kapom. Fájdalmasan búcsút intettem Bertie-nek, aki ettől kezdve Pat Weirrel repült, és ott maradtam ezzel a még harmatos kezdővel, aki hivatalosan mindazonáltal a felettesem volt, bár ez a levegőben egy öltést se számított. A TAG-om már elég hosszú ideje repült ahhoz, hogy megkapja a fényes tiszthelyettesi rangot; őt O'Nionnak hívták, következőképp mindenki Onionnak [Hagymának] szólította.

Szeptember 18-án estefelé a RAF jelentette, hogy egy erősen védett teherhajókonvoj tart nyugati irányba, a Friz-szigetek felé, de még jóval a hatósugarunkon kívül. Mi torpedókkal felszerelkezetten várakoztunk Dockingban. A hír hallatán azonnal átugrottunk a Norwichtól tizennyolc kilométernyire északra fekvő Ludhambe – félóránnyi repülőidő –, ahol kilencven kilométerrel közelebb kerültünk. 22.30-ra úgy gondolták, hogy most már el tudjuk érni őket, de éjszaka lévén ebben nem lehettünk biztosak. Ezért minden legénységnek

külön-külön keresési zónát jelöltek ki. Ha valamelyikünk észreveszi az ellenséget, jelenti, amire mi – ha minden jól megy – összegyűlünk, és összehangolt, hatgépes támadást indítunk. Az én körzetem a Den Helder és Vlieland közötti part közelében feküdt, ami nyolcvan kilométerrel volt a hatótávolságon belül. Jock Sayernek a közvetlenül előttem lévő körzet jutott, Vlieland és Terschelling között, így ő a hatósugara határán járt.

Helder elérése két órát vett igénybe, és nyilvánvaló volt, hogy a németek számítanak ránk, engem viszont meglepett, hogy amint körülbelül hatvan méterre ereszkedtünk, fényszórók akaszkodtak ránk, és máris löni kezdtek minket. Nyomjelzőkkel durrogtattak, valószínűleg egy vagy két Bofors-ütegből⁵³. A nyomjelző természetesen látható; ez segíti a tüzért, mert látja, hova mennek a lövései, de ugyanakkor a pilótát is segíti, mert látja, hogy tüzelnek rá, és látja, hogyan tudja elkerülni a lövedékeket. Sokszor vettek tűz alá nyomjelzővel, és mindig ugyanolyan élmény volt. A fegyver csövét elhagyó lövedékek először olyan lassúnak, ártalmatlannak és némának látszanak, mint egy tűzijáték felfelé tartó petárdái. Utána azonban hirtelen felgyorsítanak és életveszélyessé válnak; egyik pillanatról a másikra a sűrűjükben találja magát az ember. Következésképp a pilótának a két fázis közötti másodpercek állnak rendelkezésére a kitérő manőverhez. Ez az ágyútűz nem volt pontos, és egy meredek fordulóval a tengerszintre bukva, simán ki tudtam kerülni. A nyomjelző ártalmatlanul hussant el fölöttem és előttem, s ugyanakkor a keresőreflektorok is elvesztettek.

Folytattuk járőrözésünket. Néhány perc múlva történt. A legcsekélyebb figyelmeztetés nélkül, pontosan szemből nyolc nyomjelző indult el felém, és csak néhány ujjnyira haladt el a felső szárny fölött. (Nekem legalábbis úgy tűnt.) Azonnal és ösztönösen reagáltam. Levettem a gázt, és a lehető legegészebben csináltam jobbra egy bukófordulót. A nyomjelzők még

mindig jöttek, de már fölöttem és jobbra. A közvetlen veszély elhárult.

Azonnal tudtam, hogy egy éjszakai vadászgép vett észre minket. (Fel is ismertük, egy Me-109-es volt.) Hogyan nem talált el minket, a mai napig sem értem. Tiszta éjszaka volt, mi pedig körülbelül százötven kilométeres sebességgel, teljes terheléssel, nyílegyenes vonalban és vízszintesen repültünk. Ha egy Cekker-pilótának egy ellenséges vadászgép a hátába kerül, és mielőtt az tüzet nyitna rá, a Cekker észreveszi a támadót – és észre kell vennie –; nincs semmi probléma: a megoldás a lehető legmeredekebb és leglassúbb forduló a támadó *feU* (*jsaaz* jobbra, ha a vadász jobbról és hátulról támad), amikor is a sokkal nagyobb ívben forduló vadászgép képtelen célra irányítani fegyvereit. Ez alkalommal azonban alaposan meglepett minket, és a légi hadviselés törvényei szerint szilánkokra kellett volna lőnie a gépünket.

A Messerschmitt még egyszer ránk repült, Szende és Hagyma azonban – nekik kellett hátrafelé figyelni – ekkor már nyitva tartotta a szemét, és idejében észrevette. Végrehajtottam a szükséges kitérő manővert, és a Messernek többé nem nyílt alkalma tüzet nyitnia ránk.

Folytattuk a járőrözést, de Szende hamarosan jelentette, hogy elértük hatósugarunk határát. Vlieland magasságában jártunk, két és fél órája repültünk, és még cipeltük a torpedónkat. Négy óra múltán Ludhamben szálltunk le. Alig negyvenöt liter benzin maradt a tartályokban – tizenöt-húsz pernyi repülésre elegendő.

Egyik gépünk, régi barátommal, Jock Sayerrel és megfigyelőjével, Derek Price-szal a fedélzetén eltűnt. Nem tudtam elhinni. Jock? Ő soha! Biztos, hogy megúsza valahogy! Meg is úszta. Néhány kilométernyire keletre attól a ponttól, ameddig a bevetés során mi eljutottunk, megtalálta a konvojt. Jelentette az észlelést, de senki sem vette. (Valószínűleg az alacsony repü-

lési magasság miatt.) Így aztán egymaga támadott, és úgy érezte, hogy az erős légvédelem ellenére is eltalálta az egyik teherhajót. Ekkor azonban már hatósugara legvégső határán járt, és a norfolki part fölött még torpedó nélkül is kifogyott az üzemanyaga. Noha még sötét volt, sikerült valahogy leszállnia egy mezőre. Alaposan összenyomorgatta a Cekkert, de ő maga és a legénység egyetlen karcolás nélkül megúsza. Az a fajta leszállás volt, amire azt szoktuk mondani: „Ha a saját lábadon távozol utána, már jó.”

Alig néhány nappal később a góré behívatott az irodájába, és közölte: Alan McTurk új megbízatást kapott, és elvezénylik a 811-esektől. Izgatottság bizsergett végig rajtam. Macet mindenki kedvelte és sajnáltuk, hogy elmegy, távozása után azonban – jóllehet még mindig nem értem el a hatszáz repült órát – én lettem a század legtapasztaltabb pilótája, és egyetlen „alapító” tisztje.

– A pótlására érkező embert Baldwinnek hívják, kétsávos hivatásos. Kénytelen vagyok őt kinevezni főpilótának, de akkor is egyenesen a repülőiskolából jött. Úgyhogy maga lesz a pilótám, együtt vezetjük majd a századot.

– Jézusom. Köszönöm, parancsnok úr.

Egyszerű hadnagy maradtam ugyan, de felelősség és tekin-tély dolgában mégiscsak előléptettek. A helyzet mindazonáltal fölöttébb furcsa volt, mivel a legtöbb góré pilótaként repült, és ilyenformán a vezérgép pilótaüléséből irányították századukat, teljesen kézben tartva azt az egész akció alatt. És most én vezetem a vezérgépet. Továbbra is egyértelmű, hogy a megfigyelőülésben ülő Harry vezényli a századot, vészhelyzetek esetén azonban, mikor például rákezd a légvédelem, vagy az akció hevében, mikor azonnal, tized másodpercek alatt, ösztönösen kell döntenie, a pilótának kell irányítania. Nincs idő a góré parancsaira várni, aki egyébként a megfigyelő helyéről nem tud úgy vezetni egy századot, mint a pilótaülésből. Eddigi

gépemről (L, mint Love) átnyergeltem egy vadonatúj Cekkerre (ez volt az A, mint Apple), amely az elvesztettek pótlására érkezett.

Megvallo, azért piszkálta egy kicsit a csőrömet, hogy nem én lettem a főpilóta. Ugyanez történt, mikor Szendét nevezték ki főmegfigyelőnek. Mintha Őlordságaik úgy gondolták volna, hogy egy kétstráfos tartalékos hagyma eleget tud ahhoz, hogy a legtöbbet követelő légi szolgálatra is megfeleljen – ahol a most rám ruházott felelősség tízszer akkora volt, mint amekkora ilyenformán Baldwin vállát nyomta –; de a főpilóta, illetve főmegfigyelő posztjára az adminisztratív kötelezettségek miatt kétstráfos hivatásosra volt szükség. A repülőiskolából kikerülve, kétszáz órával a repülési naplójukban (ebből ötven óránál kevesebb harci gépen) gyakorlatilag minden tiszt, aki hozzánk került a repülőszázadokhoz, matrózként kezdte, és tartalékos alhadnagyként lépett frontszolgálatba. Akadt azonban köztük néhány hivatásos tiszt is, aki négy-öt évi általános szolgálat után specializálódott a repülésre. Ők pontosan annyi tapasztalattal rendelkeztek, mint a repülőiskoláról kikerülve mindenki, de a századokhoz vezényelve azonnal magasabb pozíciókat kaptak. (A egyik ilyen tiszt a csoporttársam volt, pilótái képességei átlag alattiak, és csak a jó szerencsének köszönhető, hogy felelőtlen vezetése folytán a Cekkeremmel együtt oda nem verődtem egy hegyoldalhoz.)

Igy esett, hogy a veszélyes és sokat követelő megbízatásokat teljesítő 811. század főpilótája és főmegfigyelője két zöldfülű lett, és alárendeltjeiknek kellett pátyolgatniuk őket. Tapasztaltam szerint ebből az alapállásból szemlélték minket, a Wavy Navy aviátorait az egyenes stráfos hivatásos tisztek, és különösképp Őlordságaik.

Harry Hayes, a góré azonban elvitathatatlan vezető volt; évei száma folytán bölcsőbb és tapasztaltabb mindnyájunknál. Az ő pilótájának lenni, a bevetéseken vele együtt irányí-

tani a századot olyan kiváltság volt, amiről addig álmodni se mertem.

Az alatt a három hónap alatt, amit vele töltöttem, hirtelen megváltozott a repülés. Bertie-vel és Szendével a hátam mögött hányaveti módon, a szabályokat hébe-hóba meg-megszegve repültem; tudtam, hogy ugyanúgy fedeznek, ahogyan én őket. A góréval és főleg a századdal a hátam mögött a repülés minden percében minden idegszállammal koncentrálnom kellett. Sehogy máshogy nem lett volna belőlem ilyen gyorsan komoly, felelősségteljes pilóta.

Történetesen az első közös repülésünk volt az addigi legeseménydúsabb és legizgalmasabb bevetésem.

Szeptember 25-én, délután 15.53-kor a RAF egyik felderítő egysége egy tizennégy teherhajóból álló, erősen védett ellenséges konvojt jelzett. Akárcsak az előző heti, ez is dél-délnyugatnak tartott, a Fríz-szigetek legkülső tagja felé. Az éjszakák akkor már jóval hosszabbra nyúltak, és biztosnak látszott, hogy mire a konvoj a hatósugarunkba kerül, még sötét lesz. Két Bircham Newton-i század kapott felszállási parancsot: mi és a 320-as Lockheed Hudson, amelynek tagjai holland menekültek voltak, és különös gyönyörűségüket lelték a hazájuk felé haladó ellenséges konvojok támadásában. Mindkét századnak csak öt-öt gép állt rendelkezésre – így állt a Parti Parancsnokság 1942-ben. Cekkereink torpedókkal álltak készenlétben (kivéve Denis Fullert, aki világító bombák ledobásával volt megbízva), a hollandusok Hudsonjei pedig száztíz kilós bombákkal. (Érdemes figyelni rá, hogy egymotoros biplánjaink csaknem kétszer annyi fegyverzetet tudtak hordozni, mint a korszerű Lockheedek. Igaz, fele akkora sebességgel, de siet itt valaki?)

A sötétség beállta előtt megtettük a roppant értékes kilencven kilométert Ludhamig – a hollandoknak ez fölösleges volt, számunkra viszont adott esetben létfontosságú lehetett. Leül-

tünk pókerezni, teázgattunk, szendvicset ettünk; mint már olyan sok éjszakán, vártuk az eligazítóból érkező parancsot. 23.00-kor egy terepszemlész Hudson megerősítette, hogy a konvoj túlhaladt Borkumon, és legfőbb öt óra múlva a hatósugarunkba ér. Na, ezeknek elkapjuk a frakkját.

A terv úgy szólt, hogy a Hudsonök 04.00 és 04.10 között közepes magasságból bombatámadást indítanak. Egyik – a „kakas” – előrerepül, behatárolja a célpontot, biztonságos magasságban „megül” fölötte, hogy a század többi gépe betájolhasssa rá magát, leegyszerűsítve a navigálást, és ezáltal időt takarítva meg. A Swordfishekbe szerelt kezdetleges radar nem tett lehetővé ilyen luxust. A Hudsonöknek 04.10 és 04.20 között kellett találkozniuk ezeröt száz méteren, épp csak a légvédelem hatósugarán kívül, egyben remélhetőleg elvonva a figyelmet a mi Cekkereinktől, amelyeknek az említett tíz perc áll rendelkezésükre ahhoz, hogy a tenger szintjén csalinkázva, mintegy hétszáz méteres távolságból elindítsák bádoghalaikat.

Indulásunkat 02.15-re tűzték ki. A Hudsonök majdnem egy órával később indulnak, de így is előbb lesznek ott. Életemben először elsőként szállók fel! A góré által megadott hosszú, lassú ív alatt hamar felzárkózik mögém a század többi gépe. Denis mint világító ember, tőlem balra, a másik három – Baldwin, Mike és Pat jobbra, laza, lépcsőzetes alakzatban. Hátszél segít, de koromsötét van. Irány Vlieland. Százpercnyi repülés iránytű alapján, aztán nem kell radar, hogy megtaláljuk a 320-asok kakasát. 03.55-kor, tizennyolc kilométerről már látjuk a nyomjelzők fölfelé mutogató, sokszínű csíkjait. Vizuálisan is megtaláljuk. Nem gond.

Az ellenséges konvoj most nyolc-kilenc kilométernyire a parttól, délnyugatnak tart. Tervünk az volt, hogy keletről, a bal oldala felől támadjuk, azaz a szárazföld felőli oldalon. Ezzel egyszersmind elválunk Denis Fullertől, aki 04.10-kor célpontunktól nyugatra kezdi ledobálni a világítóbombákat. Ekkor

én (ettől a pillanattól a támadás taktikája teljesen az én kezembe kerül), ötszáz méteren széles ívben, lőtávon kívül a konvoj mögé vezetem a századot. 04.00-kor a hollandok megkezdik a támadást, minden fegyver őket lövi. Ha van egy kis szerencsénk, a ribillió elnyomja motorjaink szerény dörmögését, és észrevétlenül a hajók mögé tudunk settenkedni.

Idejében elfoglaltuk támadási pozíciónkat, széles körpályára állva várjuk a világítóbombákat. Eközben a támadó Hudsonök felé irányuló függőleges nyomjelző csíkok megjelölték nekem a konvoj pontos pozícióját, jöllehet a hajókat még nem láttam. Aztán felvillan az első világítóbomba, emberkéz gyártotta holdként lebeg ejtőernyőjén, az egész célpont tisztán láthatóvá válik. Egyetlen szó és jelzés nélkül gázt adok – annyiszor gyakoroltuk már ezt a manővert, hogy mindenki tudja a dolgát –; és bukófordulóval indulok felé. A többiek öt másodperces időközöket tartva követnek. Innentől kezdve ki-ki önmagára van utalva.

Meredeken süllyedve közelítünk az ellenséges hajókhoz. A fényes világítóbombák most már megvilágítják a területet. Gyorsan kiválasztom a legnagyobbinak látszó teherhajót, a lehető legpontosabban felbecsülöm a pályáját, a sebességét és a méretét. Zuhanás közben kissé irányt változtatok, hogy egy kicsivel az orra elé célozzak. Gyorsan le tengerszintre, elegendő időt hagyva, hogy mielőtt elengedem a bádoghalat, száznyolcvan alá vegyem vissza a sebességet. A parancsnok kurta szavai a fedélzeti rádióban:

- Sok szerencsét, fiam.
- Köszönöm. Abból most sok kell.

Húsz méter. Visszaveszem a gázt, épp hogy csak nem sűröljük a hullámokat. Már jóval lőtávon belül járunk, de még mindig nem lőnek ránk. Egyenes vonalban, vízszintesen repülök, sebesség százhatvanöt, magasság tizenöt, távolság mintegy nyolcszáz méter.

Három másodperccel később, mikor a lehető legmeredekebb jobbfordulóval menekülőre veszem, elszabadul a pokol összes ördöge. Pontosan abban a pillanatban, mikor a torpedóm a vízbe toccsan, hirtelen mintha az egész nyomorult konvoj engem kezdene löni. A víz felcsapódását látták meg? Vagy esetleg már korábban észrevettek – töprengtem később –; de arra gondoltak, hogy ez az ősőreg kétfedelű a saját gyakorló-gépük lehet, amely valahogy idekeveredett? Akárhogy történt is, most a nyomjelzők sűrűjébe kerültem, jöttek mindenfelől.

– Jobbra! Forduljon jobbra! – hallom a góré feszült hangját. (Mögöttem ülve ő jobban látta, merről jön a legerősebb tűz.)

Már lököm is a botot.

– Élesen balra! Maradjon így. Amilyen alacsonyan csak lehet. Most jobbra.

Csontig kihúzott szívatóval repültem. Most, hogy ledobtam a terhet, és a tartály félig kiürült, hamarosan elértem a kétszáz kilométeres sebességet. Egy órának rémlett, de a valóságban nem lehetett több egy percnél, mire a lövöldözés elmaradt mögöttünk, és nagy része átirányult a mögöttünk jövő többiekre.

– Maga szerint eltaláltuk, parancsnok úr?

– Nem tudom. Jól vezette a támadást, de az erős tűz miatt nem láttam az eredményt.

Nem meglepő. A torpedóm célba éréséhez bő egy perc kellett, és akkor már a sűrűjében voltunk. Mikor az ember az életéért küzd, nem tudja egy bizonyos hajó felé fordítani a figyelmét.

Külön-külön indultunk hazafelé. Messze a konvoj mögött leírok egy széles kört, eközben alaposan végigvizsgáljuk a gépet, milyen sérüléseket szenvedett. Csodák csodája semmilyen. Hűségese Pegasusunk vígan duruzsolt, nem folyt el benzin, nem esett az olajnyomás, minden kormány rendjén működött. Mint

földet érés után megállapítottuk, egyetlen repesz sem találta el a gépet.

Hazafelé indulva különös és bosszantó eset történt velünk. Az utolsó világító bomba is vízbe hullt már, de a csillagfényben így is körülbelül másfél-két kilométerre terjedt a látótávolság, ezért továbbra is nagyon alacsonyan repültünk. Egyszer csak pontosan velünk szemben feldereng valami nagy és sötét, ami hamarosan egy hatalmas teherszállító hajó sziluettjének bizonyul, amely előttünk keresztben, kíséret nélkül és mozdulatlanul áll. „Ülő kacsá” volt, nem bírtam volna mellétalálni, most viszont nem volt mivel rátámadni.

A hazaút eseménytelenül zajlott, 06.00-kor leszálltunk. A 320-asok Hudsonjei körülbelül egy óra múlva érkeztek meg. Minden Cekker hazajött. Pat és Bertie landolt utolsóként. Patnek ez volt az első bevetése – addig mindössze négy-öt éjszakai órát gyűjtött Cekkeren –; és sikerült harminc méter alatt úgy végigrepülnie az egész konvojt, hogy nem dobta vízbe a bádoghalát. Tucatnyi találat érte a gépet, de miután az utolsó világító bomba is kihunytt, a sötétben megfordult, és újra támadott. Az egész században csak az ő gépet érte sérülés.

Minden gépünk végrehajtotta a támadást, de találatot senki sem jelzett. Aztán híre jött, hogy a körzetet utolsóként elhagyó Hudson 04.25-kor világosan látta egy égő hajó vörös fényét. A RAF egyik felderítője a hajnal első fényeinek megjelenséével együtt jelentette, hogy három sérült teherhajót lát. Egyeseknek közülünk gondolataik támadtak.

- Nem láttam ugyan tisztán a célt, de lehet, hogy szerencsém volt.

- Igen, egy kicsit magasról dobtam, ahogy mondtam, de attól a bádoghal még futhatott jól.

- Tökéletes ledobási pozícióban voltam, csak az eredményt nem tudtam megfigyelni. Nagyon erős volt a légvédelem jobbra-balra kerülgetnem kellett.

Ilyenformán lehetséges, hogy aznap hajnalban 04.13-kor öltem először embert – ha ugyan addig valamelyik aknám nem szaggatott darabokra néhányat. Tekintet nélkül a körülményekre, ma már ez az eshetőség, bármilyen halvány is, teljességgel mellbe vág. 1942-ben kitörő örömmel reagáltam rá. Igazából nem is gondoltam rá, hogy azon a teherhajón emberek szolgálnak, pontosan olyanok, mint bármely más ember, van feleségük, anyjuk, gyerekük. A legteljesebb mértékben személytelen ügy volt. Engem megtanítottak, hogyan támadjak hajókat, ez volt a munkám, erre kaptam parancsot, ezt várták tőlem. Bármilyen nehéz is ma elfogadni, ehhez az emberéleteknek a világon semmi közük nem volt. És ha lett volna is: akkor sem éreztem volna büntudatot, és egy-kettőre elhessegettem volna a gondolatot. Elvégre rohadt fritzek, nem?⁵⁴

Aznap éjjel megint készenlétben álltunk, de nem mutatkozott megfelelő célpont. Mivel hat gépünkre kilenc komplett legénység jutott, ezért három legénység mindig pihent, és a következő éjszaka mi is ezek közé tartoztunk. A főnöknek rendelkezésére állt egy kocsí, és javasolta, hogy ötösben menjünk be egy kis piálasra King's Lynnbe, a legközelebbi nagyobbacska városkába. Biztos lesz tánc, és felcsípünk egy sereg lányt. Naná, parancsnok úr! Ki a féktuskókkal!

Ahogy kísétálunk a kocsinhoz, rám vigyorog a góré.

– Azt hiszem, nem tart már soká. Használjuk ki ezt a kis időt, ami még maradt.

Olyan könnyed hangsúllyal mondta, hogy föl se fogtam, mit mond, csak visszavigyorogtam. De aztán szöget ütött a fejembe. *Mi* nem tart már soká? Senki sem hallotta rebesgetni, hogy áthelyeznének minket a partiaktól, hogy esetleg hajóra kerülénk. Időnk mint a tenger. De még ha az *Archer* elkészül is végre, és ha még mindig arra a hajóra szánnak minket, még akkor is lesz sok-sok alkalmunk parton tölteni az estét. Mire gondolt?

Csak miután elhagytuk az őrseget, és már King's Lynn felé zötykölődtünk a poros vidéki úton, akkor kezdett derengeni. A göré az imént lezserül közölte velem, hogy a közeles jövőben le fognak szedni, le fognak szállítani minket. (Az „elesni” szót sose ejtettük ki a számonkon.) Jól láttam az arcát, mikor ki mondta a két rövid mondatot.

Természetesen igaza volt. Két hónap alatt századunknak csaknem a felét elvesztettük, és matematikai alapon valóban kevés „kihasználni való” időnk maradt. Ennek ellenére én egészen addig abban a szent meggyőződésben éltem, hogy bármilyen rosszak is az esélyeim, én meg fogom úszni. Bármilyen tisztán emlékszem is erre, nem tudom, miből merítettem ezt az abszurd téveszmét. Most, hogy az általam olyan nagyon tisztelt göré szájából hangzott el, és csak úgy odavetve, mintha az időjárásról beszélgetnénk, csak most gondoltam egyáltalán arra, hogy a halál ott ólálkodik körülöttünk. Halhatatlanságomba vetett irracionális hitem ezüstös páncélzatán megjelentek az első repedések; most érte az első csapás, amelyet a következő három évben még sok-sok követett, míg csak darabokban nem hevert körülöttem,

A Dockingban töltött számos készenléti éjszaka után következő akciónkra – egy kis kertészkedésre – Manstonból kellett volna indulnunk, de repülési naplóm kurtán emlékeztet: „Induláskor motortűz, Ostend ugrott.” Abban a pillanatban, mikor a lángok fellobbantak a Pegasus körkörös burkolata körül, mindhárman kipattantunk a Cekkerből. Mire a tűzoltókocsi megérkezett, már ki is hunyt a tűz. A Peggyn nem látszott komoly sérülés, de mire átvizsgáltuk és újraindítottuk, a század fele már félúton járt a cél felé mentében. Két nappal később Den Helder-nél kertészkedtünk – semmi különös –; majd egy sor fölöslegesnek bizonyult virrasztás következett Dockingban, ahol hiába vártuk, hogy a RAF Hollandia vagy Belgium előtt célpontot találjon nekünk.

Ezek a feszültségteli éjszakai órák egyre fárasztóbbak lettek. Október végén jártunk, hűvösebb és hosszabb éjjelek köszöntek ránk, és nekünk napszállta és kora hajnal között tizenöt percen belül bármikor föl kellett tudnunk szállni. A szeles kis reptéren nem voltak szociális létesítmények, csak huzatos sátrak, rozoga asztalok, meg kakaó és szendvics. A hónap végén híre jött „fentről”, hogy fő bázisunk hamarosan a Portsmouth és Chichester közé eső Thorney-sziget lesz, a Parti Parancsnokság jól felszerelt repülőtere, amelynek még igazi kifutói is vannak. Onnan felszállva a francia part Cherbourg-tól Dunquerque-ig kurta kis hatósugarunkon belülré kerül. Reméltük, hogy arrafelé majd gyümölcsözőbben tevékenykedhetünk, és készenléti éjszakáinkat a tiszti étkezdének az addigiakhoz képest Ritz-szerű luxusában tölthetjük.

Előbb azonban – hála az égnek! – megkaptuk régóta esedékes egyheti szabadságunkat. Még mindig jegyben jártam Angellel, ő azonban már egy esztendeje a WAAF-nél szolgált, szabadságunk ritkán esett egybe, és lassanként elsodródttunk egymástól. Először arra gondoltam, hogy hazamegyek Killegarba, de este azon vettem észre magam, hogy Betsynek, egy Edinburghban megismert és ágyba vitt szőkeségnek telefonálok, akit néhány hónapja, egy machrihanishi hétvégi eltáv alkalmával csíptem föl. (Edinburgh mindig ragyogó vadászterület volt.) Igen, persze hogy emlékszik rám. Igen, el tud ugrani Londonba. Hogyne. Természetesen. Igen. Megbeszéltük, hogy a Cumberland Hotelben találkozunk.

Betsy roppant öreg volt – már harminc felé közeledett –, a férje szövettel kereskedett. Tanulságos hetet töltöttem vele. Leteltével erős lelkipurdalási rohamomban hosszú levélben megírtam Angelnek. Egy hét a Cumberlandben egy javakorabeli, férjezett nővel! Ha *erre* képes vagyok, kérdeztem magamtól, hogyan szerethetném igazán Angelt? Miféle férj válna belőlem? Meg ilyeneket.

Talán nem kellett volna. Szakítottunk. Háború után mindketten visszamentünk Oxfordba, és azóta is tartjuk a kapcsolatot, még mindig jó barátok vagyunk. Isten tudja... Lehet, hogy működött volna. Annyi mindenesetre biztos, hogy nem tartott volna rövidebb ideig, mint nem sokkal később kötött házasságaink.

Megint csak a már jól ismert portsmouthi szakasz. A téli időjárás ellenére is eseménydús hat hét következett: századunk tizenegy bevetésen vett részt (én ezekből kilencen). Egy vadonatúj, felfedezésre váró ellenséges partot kaptunk: kertészkedés Cherbourg és Le Havre környékén, felderítő repülések Havre-tól Boulogne-ig vagy Cap Barfleur-tól a Somme-ig, vadászat gyorsnaszádokra a La Manche csatornán, szövetséges konvojok kíséretése. Gyakran ütköztünk ellenállásba, de egyetlen gépet sem veszítettünk. Nem minden bevetésünkön produkáltunk briliáns teljesítményt. November 10-én, mint oly gyakran megtörtént, csak öt hadra fogható géppel rendelkezünk. Az egyik pilótánk beragadt a sárba, kénytelenek voltunk hátrahagyni. Egy másik nem találta meg Cherbourg-t, aminek lehetett valami köze a légvédelem szokás szerint szorgos reflektoraihoz. A góré meg én pedig kis híján otthagytuk a fogunkat.

Teljes mértékben az én gondatlanságom volt az oka. Közeledünk az öböl bejáratához, tizenöt méteren. Reflektorok *pásztázzák* alattunk a vizet, de amint felénk közelít egy fénysugár, meghúzom vagy előrenyomom a botot, miáltal átcsúszunk alattuk-fölöttük. Már látszanak a kikötői létesítmények sötét tömbjei, még a legkönnyebb géppuskák tüze is elérne, de még nem veszik észre koromfekete Cekkeremet. A keskeny kikötőbejáratnál vízbe csobban az uborkám, aztán egy éles jobb fordulóval irány haza.

Egy perccel később a góré dühös hangja:

– Az ég áldja meg, menjen vissza tizenötre! Mi a fenét csinál?

Rá se pillantok a magasságmérőre, már lököm is előre a botot. Csak akkor döbbszemt rá, hogy száz méter körül vagyunk, ahova a Cekker a teher ledobása után hajlamos volt felszökkeni. Két másodperccel később hat gránát robban mintegy ötven méterre előttünk és fölöttünk. A Cekker megri-szálja magát, de sértetlen marad. Sűvitek le a biztonságos hullámszintre.

Pontosan tudtam, mi történt: radarral csíptek el minket. Elbambultamban olyan magasra emelkedtem, hogy a *bipünk* (jelünk) megjelent a lokátoruk képernyőjén. Ha hullámszinten maradok, észre se veszik, hogy ott jártam. Túlélünk, mint már addig is néhányszor és még *azután* is sokszor, mert egyszerűen nem hitték el finom műszereiknek, hogy olyan abszurd lassúsággal repülünk. Inkább kettőhússzal vagy kétszázzal, na de száznyalcvannal már mégse...! Így aztán elénk löttek.

Nem sokkal később híre jött, hogy elkészült végre az *Archer*, és Scapa Flow felé tart. Ezt megerősíteni látszott a parancsnokunk közlése, aki bejelentette, hogy hamarosan áthurcolkodunk az Orkney-szigetekre, pontosabban Hatstonba. December 16-án repültem utoljára a Parti Parancsnokság irányítása alatt. Két nappal később a század nekivágott a hosszú északi útnak: négy óra Donibristle-ig, két nap pihenő Edinburghban (megint Betsyvel), mialatt a reptéren átalakították Cekkereink *alcázását*, *aztán* megint négy óra, ezúttal Hatstonig. Úgy volt, hogy kapunk tíz nap szabadságot, aztán végre irány a tenger. Leg-alábbis nagyon reméltem.

Nem sok hiányzott hozzá, hogy még szabadságra se mehessek. Aznap, mikor az Orkney-szigetekre érkeztünk, találkoztam egy régi barátommal, Ivor Faulconerrel, aki Etonban és a pilótakurzusokon is a társam volt. Akkortájt nem túlságosan magas pozíciót töltött be: Shagbat-pilótaként szolgált a *King*

George V csatahajón, amelyet útközben mi is láttunk a levegőből, *Scapa Flow*-nál horgonyzott. A *Shagbat* [kb. szőregér], ahogy a *Supermarine Walrus* [rozmár] nem túlságosan kedveskedve nevezték, igazi monstruózus szerkezet volt: egymotoros, kétfedelű, tolólégcsavaros hidroplán, az egyetlen hadrendbe állított gép, amely még a *Cekkernél* is lassúbb volt. Pedig ugyanaz a cég tervezte, amelyik a *Spitfire*-t. A legtöbb csatahajó és cirkáló vitt magával egy-egy *Szőregeret*, amely felderítésre és tűzérési figyelésre megfelelt ugyan, de másra nemigen. Katapulttal lőtték fel, visszafelé a hajója mellett szállt le, az meg daruval kihorgászta. E hajók magasabb rangú tisztjei mindazonáltal nem épp a repülőbolondságukról híresültek el, és csak ritkán vették igénybe a *Szőregerüket*. Leginkább csak olyankor, ha az admirálist kellett értekezletre hozni, vagy a kapitányt elfuvarozni egy koktélpartira.

Találkozásunk időpontjában úgy volt, hogy a *King Georg* Vegy-két nap múlva három hétre a Jeges-tengerre megy a *Tirpitz*-et keresni. Ivor épp készült visszarepülni rá.

– Na? Atugrasz velem? – kérdezte. – Dumálunk egy kicsit, aztán este visszajössz egy csónakkal.

Egy óra múltán Ivor letette gépét *Scapa Flow* nyugodt vizére, és odaberregett repülőgép-hordozója mellé. Alig emeltek a fedélzetre minket, mikor összefutottunk az első tiszttel. Fagyosan végigmért.

– Faulconer! Ki ez az ember?

– A vendégem. Meghívtam egy ginre.

– Itt ugyan nem lesz része benne. Egy óra múlva kifutunk, nincs több csónak kifelé.

Csak így. Egy árva szóval se több. Pillanatok alatt átláttam a kínos helyzetet. A *King Georg V* indulását előrehozták, de Ivort erről senki sem értesítette. Itt ragadok a hajón, a karácsonyi szabadságomat csaknem állandó sötétségben töltöm, viharos, jeges vizeken hánykolódva, és még csak abban sem reményked-

hetem, hogy az ellenség megpillantása esetén engem is számításba vesznek.

– Az lesz a legjobb, ha megisszuk azt a gint.

Megittuk a másodikat és a harmadikat is – azokban a boldog-távoli napokban még egy pennyért adtak egy kupica vámentes gint –; mikor sürgős üzenetet kaptunk az ügyeletes tisztától: valami csónakszerűség tart a hajó felé.

Rohanás a fedélzetre. A sűrűsödő szürkületben egy rozoga kis csónak pöfög egyenesen felénk. Egyetlen utassal. Létra le, lekecmergek. Egy fuvar friss zöldséget emelnek a zászlóshajóra. Beugrom a csónakba. Tíz perccel később már igencsak Kirkwall közelében járunk, mikor a *King George V* csendben fölszedi horgonyát, és kifut a nyílt tengerre.

Oxfordban töltöttem a karácsonyt, ahol anyám átmenetileg kivett egy házat – minden lakása átmeneti volt –; aztán továbbmentem Killegarba néhány napi ír nyugalomra. De ugrott a nyugalom. Mosolygó mostohaanyám egy zöld borítékos távirattal fogadott, amelyet ebédtajt hoztak kerékpárral Killeshandrából: AZONNAL TEERJEN VISSZA HATSTONBA STOP. Léven tilos múlt és jövő harci ügyeinket még a legközelebbi családtagjainkkal is megvitatni, néma töprengésbe merültem. Úgy spekuláltam, hogy olyan hosszas várakozás után végre befutott az *Archer*, és azonnal oda kell repülnünk. Másnap Belfastban sikerült felkuncsorognom magam egy Sparrow-ra, azzal eljutottam Turnhouse-ig. Ekkor elromlott az idő, de másnap egy DH-86-ossal ott voltam Hatstonban. A 811-esek közül sehol senki. Szilveszter este volt, mindenki beszívott. Másnap reggel még gyötört a macskajaj, mikor a repülési parancsnok magához rendelt.

– Boldog új évet! Sajnálom, hogy vissza kellett hívatnom. Áthelyezték a HMS *Excellent*-re.

Az *Excellent*-re? A HMS előtag ellenére az *Excellent* nem hajó volt, hanem egy haditengerészeti laktanya Portsmouth köze-

leben, a Whale-szigeten: hírhedetten a flotta legszörzőbb, legbakanyúzóbb, legporoszabb intézménye. Én mindaddig úgy tudtam, hogy a világon semmi köze a repüléshez.

– Hol a századom, parancsnok úr? Úgy volt, hogy hajóra szállunk.

– Sajnos a dolgok jelenlegi állása szerint maga nem repül velük. Az a helyzet, hogy magának pihennie kell. Másfél évet töltött frontszázadban.

Meg voltam döbbenve. Azonnal indulnom kellett Portsmouthba. A repülési parancsnok keze meg volt kötve, mindössze annyit tehetett, hogy megígérte: amint odaérek, oda szól, hogy ha egy mód van rá, vezényeljenek vissza. Ha Istent ismernek. Elképzelhetőnek látszott, hogy csak „pihenési időszakra” hívnak be, ami egy bizonyos idejű frontszolgálat után minden repülőnek esedékes volt, de azt, hogy pont a behajózás előtti este rendeljenek oda, kissé erősnek éreztem.

Lehet, hogy sose látom már az *Archer*-t a *Clyde*-on?

Az *Excellent*-en, ahol mindenki lábszárvédőben járt, futólépésben közlekedett és tisztelgett mindennek, ami mozgott, még a vártnál is rosszabb hír fogadott. Tizenkét, kiválasztott pilótát légilövész tisztté képeznek ki: a frissen létesített beosztást a Whitehallban álmodták meg teázgatás közben. Két-három hónapos tanfolyam. E tiszteket ezután repülőgép-hordozókra helyezik, ahol ők viselik majd a kizárólagos felelősséget a repülőgépek fegyverkészletéért: bombákért, géppuskákért, mélységi bombákért, torpedókért. Odacitáltak minket a kapitány elé. Ez megtiszteltetés, közölte, irányítási és vezetői képességeink, felelősségérzetünk elismerése. Soron kívül fogunk előlépni a magasztos főhadnagyi rangra.

– És mi lesz a repüléssel, parancsnok úr? – merészeltem megkockáztatni.

Ja, arra mostantól ne számítsunk. Legföljebb alkalmanként, egy-egy próbarepülésre. De századhoz többé nem kerülünk.

Belekeseredtem. Még mindig imádtam és élveztem a repülést, az volt az életem. A gáz vesse fel őket, ezt egyszerűen nem tehetik velem. Azonnal érzelmeiktől fűtött hangvétellű levelet küldtem a parancsnoknak, amelyben tisztelettel kértem, hogy haladéktalanul helyezzenek vissza a századomhoz stb., és félreérthetetlenül lekörmöltem az indokaimat. Mindemellett rámutattam, hogy a lehető legteljesebb mértékben alkalmatlan vagyok a nekem szánt feladatkör betöltésére. Rettenetes tévedés történt! Nincs még egy olyan tiszt a világon, akinek ennyire halvány sejtelve sem volna, hogyan működik a géppuska vagy a bádoglel, és aki ennyire ne lenne képes tanulni. Mindig elkésem a sorakozóról. Gyakorlóban jelenek meg a tiszti társalgóban. Nagy nehézségek árán szét tudok ugyan szedni egy browningot, de” összerakni nem tudom. A gázálarcomat elvesztettem.

Elutasították a kérésemet, nem helyeztek vissza a 811. századhoz, de tizenhét nap alatt mindenkit sikerült meggyőzőnöm az *Excellent*-en, hogy soha az életben nem lesz belőlem légilövész tiszt. „Pihenésem” hátralévő idejére áthelyeztek az admirális törzskarához Lee-on-Solentbe, oda, ahol a réges-régi Chesapeake-időkben először kerültem századhoz.

A csak RANAS-nak⁵⁵ emlegetett admirális irányította valamennyi nagy-britanniai haditengerészeti légi bázist. Főhadiszállására érve, amely a már jól ismert kis reptér mellett működött, hasonló kérvényt nyújtottam be, de hiába címeztem közvetlenül magának Clement Moody ellentengernagynak, ez sem talált meghallgatásra. Az admirális megértő volt, de szilárd. Nekiláttam törzskari tiszti kötelezettségeimnek, amihez még annyira se értettem, mint a lövészethez, de valamicskét vigasztalt a tudat, hogy ezúttal csak átmeneti időre ítélték el, és hamarosan visszatérhetek a frontszolgálatba.

Nem sokkal ezután, márciusban – végre-valahára, egy évvel később a tervezettnél – az *én századom* (még mindig így gondol-

tarn a 811-esekre) indult elsőként az atlanti csatába. Mint hamarosan megtudtam, az utolsó pillanatban átvezényelték okét a *Biter*-re, amely – néhány héttel az *Archer* előtt – a *Dasher*-rel együtt a Földközi-tengerről visszatérve elsőként állt rendelkezésünkre a német tengeralattjárók ellen vívandó harc-hoz. A woolworthokat továbbra is üldözte a balsors. A *Dasher*, miután elkísérte első konvoját, sérült főgéppel tért vissza a Clyde-ra, és röviddel azután felrobbant és elsüllyedt. Az *Archer* szomorú története mindössze két bevetés után, októberben ért véget: „karbantartásra és fenntartásra” utalták, azaz nyugdí-jasták. Olyan hibáira derült fény, amelyek kijavítása nem lett volna gazdaságos.

A *Biter* és az *Archer* megjelenése az észak-atlanti hadszínté-ren mindennek ellenére igen jelentős szerepet játszott abban, hogy a késhegyig menő atlanti csatában végre-valahára megfordult a hadi szerencse. Megjelenésük merő véletlen folytán egybeesett azzal, hogy a Bletchley Park-i GCCS [Government Code and Cipher School; Állami Rejtjelező és Rejtjelfejtő Iskola] kódtörőinek ismét sikerült megfejteniük a német tengeralattjárók által használt Enigma kódot – sőt még gyorsabban tudták dekódolni, mint addig. Az U-boatok ezzel a rendszerrel érintkeztek bázisaikkal, és sokszor pozíciójukat és mozgásuk irányát is megadták. Az ellenség egészen a háború végéig nem jött rá, hogy Bletchley Parkban ismerik a titkát! Elképesztő! Mindehhez járult még az egyre növekvő számú kísérőhajó mind jobb és jobb taktikája. Ma már köztudott, hogy május 22.-én (történetesen épp házassági évfordulóm napja) az összes német tengeralattjáró parancsot kapott, hogy az Atlanti-óceán északi részén függessze fel a konvojok támadását, és ezt a parancsot csak novemberben oldották fel. Egy hónap alatt negyvenegy tengeralattjáró semmisült meg – az összes egynegyede –; és ez a dátum fontos mérföldkő az U-boatok jelentette veszély leküzdésében. Mialatt jómagam vitézül for-

gattam a pennát, egykori bajtársaim derekasan kivették a részüket ezekből a győzelmekből.

Egy íróasztal egy szürke irodában, Alec Fraser-Harrisszel közösen; fiatal két és fél stráfos (sorhajóhadnagy) hadműveleti törzstiszt volt. Első és második hadműveleti tisztként mindenki csak beosztásunk rövidítésével emlegetett minket: mi voltunk az SOO [staff officer, operations] és az SOO-2. Volt két irattálcám, egy a bejövő, egy a kimenő papíroknak. Az előbbiben időről időre különféle iratok jelenetek meg. Elvárták, hogy ezek mindegyikére firkántsak rá valamilyen javaslatot, aztán helyezzem az utóbbiba. Mindezt a lehető legjobb tudásom szerint meg is tettem, de önbizalmam növekedésével hiába fogalmaztam egyre tetszetősebben, valahogy sose jutott eszembe, hogy bárkit is érdekel egy hullámos stráfos mezei hagyma macskakaparása. Rettentően meglepett, mikor kiderült, hogy ezeknek a javaslatoknak a nagy részét jóváhagyták, és admirálsi flottaparancs lett belőlük, más részükkel nálam jóval magasabb rangú tiszteket toltak le, vagy éppenséggel levél formájában elküldték az Admiralitásnak (ezeket az „Örömmel tudatjuk Őlordságaikkal” formulával kellett kezdeni).

Pokolian hiányzott a század, és sárga irigységgel hallgattam eredményeiket. Mikor azonban végre beletörődtem, hogy egy ilyen pihenési időszakra feltétlenül szüksége van a frontpilótának, bizonyos értelemben élvezni kezdtem a dolgot, főleg olyankor, amikor például arra tettem javaslatot, hogy valamilyik légi bázis parancsnokát levélben értesítsük, hogy hanyag repülésért dorgálásban részesül, és ezt vezesse be a repülési naplójába – kötelességtudóan meg is tették.

Pihenési időszakom mindazonáltal nem mindig bizonyult különösebben pihentetőnek. Időről időre sikerült kipanamázni magamnak egy kis repülést, és ezek egyikében ott is hagytam volna a fogam, ha nem tartom magam a repülés egyik

legfontosabb szabályához. Pontosan olyanfajta repülés volt, amelynek lehetősége után mindig kapva-kaptam. Vittem magammal a szerelőt is, Renshaw-nak hívták, ő tartotta karban a motort.

Amúgy is emlékezetes nap volt, mert egy Szőregér pilóta-üléséből maga Ralph Richardson⁵⁶ került elő. Közvetlenül a déli kifutó mellett, az irányítótoronynál állította le a gépét. Laurence Olivier-vel⁵⁷ együtt a FAA nem harcoló részénél szolgált.

Déli szél fújt a tenger felől. Elgurultam a Cekkerrel az északi kifutó feléig, már csak föl kellett pörgetni a motort, szélbe fordulni, aztán huss.

Minden normálisan működött, de alig értünk az irányítótoronnyal egy vonalban körülbelül harmincméteres magasságba, százhusz-százharminccal kapaszkodva fölfelé, mikor egyszer csak leállt a Pegasus. Figyelmeztetés nélkül elhallgatott. Elszakadt a tejgumi, ahogy mondani szoktuk. Ez már a harmadik teljes motorbedöglésem volt.

Létfontosságú szabály, amit sosem szabad megszegni, ha felszállás közben áll le a motor: *nem szabad visszafordulni*. Túl nagy az átesés veszélye. Csak tovább, egyenesen előre, és tedd le, ahol tudod. Mindez nagyon szép, de az adott pillanatban a tenger és a reptér közé ékelődve Lee-on-Solent nem is oly kicsike városa terpeszkedett előttem. Ha egyenesen megyek tovább, a bevásárlóközpontra palacsintázok. És végem. És vége Renshaw-nak, és vége ki tudja még hány embernek. Egy villanásnyi idő alatt döntöttem: a szabály arra való, hogy megszegjék. Előre a botot, aztán a lehető legmeredekebb forduló jobbra, hogy még a reptér fölött tartsam a gépet. Félig-meddig átestünk a föld felé kanyarodtunkban, de a drága jó Cekkernek még álmában se jutott eszébe dugóhúzóba esni. Rettentés huppanással „landoltunk”, a futómű leszakadt, a légszavar a földbe ütközött, a motor kiszállt előre, és jobb oldali szár-

nyaimmal szépen leborotváltam Ralph Richardson Szőregere farkát. Viszont mindketten a saját lábunkon távoztunk.

Minden bűn alól feloldoztak, sőt meg is dicsérték „azonnali, noha szokatlan reagálás”-omért, aminek a révén „valószínűleg sok civil életét” kíméltem meg. Az enyémről és Renshow-éről szó sem esett.

Miután szakítottam Angellel, csapodár életmódra tértem, ez azonban most véget érni látszott – és ennek feltehetőleg volt némi köze ahhoz, hogy átmenetileg feloldódott bennem a harci bevetések feszültsége. Azon kaptam magam, hogy egy csinos kis wrenhez kötődtem, aki a közeli *St. Vincent*-en dolgozott. Pennynek hívták. Apja, Cecil Reyne ellentengernagy azok közé a lovagias tisztek közé tartozott, akik a háború kitörésekor nyugdíjukat sutba vágva, azonnal jelentkeztek tengeri szolgálatra. Konvojparancsnokként hajózott, és akkor sem hátrált meg, mikor előző karácsonykor, hatvanegy esztendősen korábban elsüllyedt alatta a hajója. A rákövetkező évben lovaggá ütötték. Penny családjával a közeli Alverstoke-ban élt. Kellemes volt az addig megszokott kocsmázós, szoknyavadászós életmód után Brookfield családias hangulatában tölteni az estéket. Egyéb dolgoktól eltekintve Penny megstoppolta a zoknimat, kivasalta a nyakkendőmet, de még az ingemet is megvarrta.

Mindeme ténykedése dacára április végén megbetegedtem: kimerültség, láz, étvágytalanság gyötört. Eltartott néhány napig, mire a gyengélkedőn megállapították, hogy nyirokmirigygyulladásom van, és kórházba szállítottak. A kórház történetesen a korábbi basingtoke-i elmeegógyintézet volt, amelyet a haditengerészet elrekvirált, hogy ott ápolja fertőző betegeit. A gyógyintézmény korábbi kellékei azonban továbbra is megmaradtak, illetve hiányoztak: az ajtók belső oldalán nem volt kilincs, a zuhanyozóból hiányoztak a csapok, s volt két (üres) gumiszoba is, az egyik épp az én egyágyasom mellett.

A fertőzés egy-két hét alatt visszavonulót fűjt, s kezdtem megint úgy érezni magam, mint annak előtte. Penny gyakran látogatott, emlékszem, mennyire meghatott, hogy olyan messziről eljön hozzám három órára. Egy ilyen három óra alkalmával kértem meg a kezét. Közölték velem, hogy a lábadózás gyakran hosszúra nyúlik, és kapok egy hónap szabadságot. Úgy tűnt, ez soha vissza nem térő alkalom egy egyhetes nászútra. A várható kibocsátásom utáni napra tűztük ki az esküvőt.

Ekképpen lettem hát férjjelölt: *mononucleosistól* még gyuladt nyirokmirigyekkel, a basingstoke-i diliházban, a gumiszoba mellett.

Írországból visszatérve Lee-ben kivettünk egy bútorozott szobát. Penny naponta bekarikázott a *Vincent*-be, én meg a FONAS-hoz⁵⁸, amivé valamilyen rejtélyes oknál fogva időközben a RANAS változott. Úgy éreztem, elég jól rendbejöttem, de az orvosok közölték: a vérem még nem igazi (túl sok fehérvérsejtet számláltak), és amíg a vörösvérsejtek vissza nem állítják a status quót, nem teljesíthetek frontszolgálatot. Időközben azért sikerült egyre többet repülnöm. Volt akkoriban egy lekicsinylő értelemben használt kifejezésünk: „Úgy repül, mint egy házas ember”, és én mindent elkövettem annak érdekében, hogy ez *rám* sose legyen érvényes. (Még további két esztendeig nem is volt.) Ezért aztán valahányszor csak kezembe kaphattam egy Cekker vagy egy Proctor kormányát, repültem.

Ahogy szaporodtak vörösvérsejtjeim, úgy került mind közelebb a visszatérésem. Alex Fraser-Harris megkérdezte, van-e valamilyen konkrét kívánságom, mert majdnem biztos, hogy el tudja intézni nekem. Akkoriban már Barracudák és Avengerek voltak szolgálatban. Az előbbi kellemetlenkedő Fairey-gyártmány volt, senki sem szerette, az utóbbi amerikai bombázó, Grumman-termék, a kölcsönös segítségnyújtás jegyében kaptuk. Mindkettő egyfedelű gép volt, és már hasonlí-

tott a második világháborús katonai gépekre, noha még mindig messze elmaradt a RAF repülőgépei mögött. Választhattam volna Albacore-t is, de azt sose szerettem. A Cekkert, szívem hölgyét, azt annál inkább. El is határoztam, hogy hűséges maradok hozzá. Szeptember elsején átvezényeltek a 836-osokhoz. Swordfisheken repültek, és Derry grófságban, Maydownban volt a bázisuk. Ezt jelöltem meg elsőként a kívánságlistámon.

Ugyanakkor fölterjesztettek soron kívüli előléptetésre, amit sikerült eltolnom, mikor kirúgattam magam az *Excellent*-ről. De végre most már újra repültem. Érdemes volt várni.

VI.

KOBRÁK ÉS KROKODILOK

Pennynek esedékes volt a szabadsága. Úgy terveztük, hogy Belfaston és Killegaron át elutazunk Derrybe. Ha szerdán – aznap voltam utoljára SOO-2 – munka után nekivágunk Lee-on-Solentből, másnap estére otthon lehetünk. Vasárnap kellett jelentkeznem Maydownban, vasárnap azonban nem volt vonat, emiatt csak alig két napot tölthettünk Killegarban.

Zsúfolt vonaton bumlizunk Heyshambe az éjszakai átkelésre. Minden világi javam egy nagy katonazsákban, és egy zöld Vulkanfiber bőröndben. És beüt a krach. Egy roppant hivatalos biztonsági őrtiszt, akire míg élek, csak Buzgó Mócsing (DSO) kapitányként fogok emlékezni (egy szárazföldi százados, egy közönséges pongó) észreveszi, hogy egyenruhában akarunk a szabadállamba menni. Elmagyarázzuk neki, hogy Belfastban szándékozunk átöltözni, az egyenruhánkat postán küldjük Derrybe. Nem. Vágtatunk a női, illetve a férfimosdóba, a komphajó pillanatokon belül indul, civilbe öltözünk, elcsomagolt uniformissal jelentkezünk ismét. A sasszemű Buz-

gó Mócsing (DSO) megvárt minket. Nem vihetjük az egyenruhánkat a szabadállamba.

– Nem is *visszük*. Postán küldjük Derrybe, vasárnap ott kell jelentkeznem.

Minden hiába. Már késő a FONAS-ba telefonálni, a hajó nélkülünk fut ki. Penny sírva fakad dühében.

Átmegyünk a közeli Morecambe-ba, ahol Buzgó Mócsing kapitány tartja székét, hogy másnap reggel késedelem nélkül folytathassuk a csatározást. Minden szálloda tele van, és méregdrága. Egy RAF-örszoba szalmazsákjain végezzük. Nyugtalan éjszaka. Másnap reggel a biztonsági szolgálaton kivívom, hogy beszélhessek Fraser-Harrisszel.

– Majd én tárgyalok a hülyéjével – mondja.

A telefonközpontos lány, egy szűk szoknyás segédtávírársz megengedte, hogy belehallgassak. Alecnek (aki az esküvői tánúm volt, és most bebizonyította, hogy méltó volt rá) sikerült úgy előadnia magát, mintha maga a FONÁS volna. Buzgó Mócsing (DSO) csúszott-mászott. Igenis. Mélységesen fájlalom. Igenis. Értettem.

Elsőként léptünk az aznapi hajóra. A történetek miatt egy nappal megrövidült killegari tartózkodásunk, de Alec táviratilag egy nappal meghosszabbította a szabadságomat, miáltal csak hétfő reggel kellett eljönnünk. Ilyenformán az ügybuzgó századosnak köszönhetően az előre számítottnál fél nappal többet tölthetünk otthon.

Hétfőn vonattal Cavanból át a határon Omagh-ba, onnan busszal Derrybe, ahol a City Hotelben tanyázunk le. Aznap este Maydownba. Huzatos kis reptér, nem messze Lough Foyle-től, amelynek túloldaláról gyakran odalátszanak a donegali hegyek. „Ha látod a hegyeket, eső lesz, ha nem látod őket, esik” – tartja a helyi bölcsesség. A körülmények primitívek voltak: néhány alagút alakú, hullámbádog épület (Nissen barakk),

egy játék méretű irányítótorny, gyakorta sártenger – és mégis ez volt a bázisa annak a századnak, amely a későbbiek során a flotta legnagyobb repülőszázada lett.

Mint érkeztemkor már tudtam, hat hónappal azelőtt, 1943 márciusában alakították ki, hogy repülőszemélyzetet és repülőket biztosítson a sorra érkező MAC hajóknak, ahogy a kereskedelmi hajókból átalakított repülőgép-hordozókat akkoriban nevezték.⁵⁹ A MAC-eket az előttünk álló egy év során folyamatosan szándékozták csatasorba állítani. A MAC hajók (nem tévesztendő össze a már említett CAM hajókkal) annak voltak köszönhető, hogy végre teljes mértékben elfogadták Slattery kapitány 1940-ben tett javaslatát, miszerint a kereskedelmi konvojokat már létező teherhajók „lehető legegyszerűbb repülőfedélzettel történő ellátásával”, illetve az azokról felszálló repülőgépekkel védjük meg. A balsors üldözött repülőgép-hordozókat az eredetileg tervezettnél sokkal bonyolultabban alakították át, és e munkálatok befejezése az *Audacity* kivételével nagyon elhúzódott. A MAC hajókat *tényleg* a lehető legegyszerűbb – és legkisebb – repülőfedélzettel szerelték föl, ezért nem egy esetben alig öt hónap alatt el is készültek. Utána továbbra is a kereskedelmi flotta legénységével hajóztak, és normál rakományt szállítottak, ahogy azt Slattery javasolta.

Gabonaszállítók vagy tartályhajók voltak. Ezeket a többi teherhajóval ellentétben, a teljes szélességüket és csaknem teljes hosszukat elfoglaló repülőfedélzetek dacára is könnyen át lehetett úgy alakítani, hogy továbbra is ki- és berakodhatók legyenek. (A gabonát hosszú csöveken keresztül mozgatták, mintha folyadék volna.) A repülőfedélzetek parányiak voltak, átlagos szélességük mindössze tizenkilenc méter. A gabonaszállítók valamivel rövidebbek, százhuszonhat-százhuszonkilenc méter hosszúak voltak, mint a száznegyven méteres tartályhajók. A gabonaszállítóknak ezzel szemben hátul a fedél-

zet alatt volt egy liftes hangárunk, ahol négy összehajtott szárnyú Cekker fért el. A tartályhajók – a hordozók közül egyetlenként – nem rendelkeztek hangárral, ezért repülőgépeik, ha épp nem a levegőben vagy a szárazföldön voltak, a fedélzeten álltak. Ezáltal lerövidült a kifutó, és ezekről a hajókról maximum három Cekker tudott felszállni. A hangár hiánya egyben azt is jelentette, hogy a gépek ki voltak téve az időjárás szeszélyeinek, ami nemigen használt nekik, s gyakran megnehezítette a karbantartást és javítást – ha ugyan nem tette épp teljesen lehetetlenné.

A MAC hajókra vonatkozó döntés az előző év (1942) júniusában született, ekkor kezdődött két gabonaszállító, az *Empire MacAlpine* és az *Empire MacAndrew* átalakítása. Októberre tíz további hajó – négy gabonaszállító és hat tankhajó – átalakítását határozták el. Őlordságaikat annyira magával ragadta az elképzelés, hogy összesen harminckét ilyen hajó hadrendbe állítását tervezték. Ebből aztán tizenkilenc lett; az utolsó hét tartályhajó volt. Az *Empire MacAlpine* már következő év áprilisára elkészült, és májusban szolgálatba is állt. Ezt júliusban a *Rapana* követte, az első átalakított tartályhajó, amely kevesebb munkát és következésképp kevesebb időt követelt, mint a gabonaszállítók átpofozása. Nem sokkal ezután elkészült az *Empire MacAndrew* is. A többi az elkövetkező hónapokban lépett szolgálatba.⁶⁰

A MAC hajókat remekül tervezték, átalakításuk ragyogó egyszerűsége könnyen átlátható volt. A repülőfedélzet alatt szinte mindent változatlanul hagytak, épp csak a „légiek” elhelyezését biztosították. E fölött a szint fölött mindent leborotváltak: mindenekelőtt a kéményeket, amelyeket egy vízszintes füstcsatornával helyettesítettek, és a hidat. A hat fékhuzallal fölszerelt, hegesztett repülőfedélzetet teleszkopikus kötésekkel rögzítették a hajótesthez, így téve alkalmassá a hőtágulásra és összehúzódásra. A hidat, a kormányfülkét és a repülésirányí-

tó központot az anyahajóknál szokásos módon, a fedélzet derekánál valamivel előrébb, a jobb oldalon kialakított „szigetén” helyezték el. Ez volt a MAC hajó idegközpontja. A térképszoba alatta helyezkedett el.

Az átalakítás vége felé egy ASO-t [légi vezérkari tiszt], egy önkéntes tartalékos két és fél stráfost neveztek ki rá, aki a hajó valamennyi haditengerészének közvetlen parancsnoka volt: tehát nemcsak a légieknek, hanem az orvosnak, a karnagyoknak, a tíz tüzérnek, a négy jelzőmatróznak és a három-négy AB-nek⁶¹ is. Velük együtt a hajó kapitányának parancsnoksága alá tartozott, de a gyakorlatban ez sose létezett. Az ASO első számú feladata a repülés körülményeinek és összehangolt műveleteinek a megszervezése volt, mely utóbbira, miatt a konvoj úton volt, a SOE [Senior Officer of Escort], a kísérő hadihajók parancsnoka adhatott parancsot. A hajó kapitánya ugyanolyan tisztekkel és legénységgel dolgozott, mint az át nem alakított hajóké, legfeljebb egy matrózt és egy „hírnnyulat” – rádióst – kapott még.

Mikor egy-egy MAC hajó átalakítása a befejezéséhez közeledett, Maydownban új kötelék alakult rá: három-négy Cekker a szükséges legénységgel és kiszolgáló személyzettel. A század végül a hat tartalékot nem számolva összesen kilencvenkét géppel rendelkezett, miáltal a flotta bármelyik más századánál legalább négyszerre nagyobb volt – és bizonyos vonatkozásokban egyedülálló. Nem egyetlen, együtt repülő és harcoló egységként működött: kötelékei a hajókra kerülve önállósodtak, tagjai a saját repülőparancsnokuk alá tartoztak, de szervezetileg még akkor is a 836-os századhoz voltak beosztva.

Az eljárás mindig ugyanaz volt. Minden új kötelék -jelölés-képp alakulásuk sorrendjében, A-tól kezdve egy-egy betűt kaptak – négy-öt hetet töltött Maydownban, hogy összeszokjanak, mire frissen átalakított hajójuk gourocki norgonyzóhelyéről bepöfög a Firth of Clyde-ba. Egy hónapi gyakorlás a Clyde-on.

A MAC hajó ezután csatlakozott a legközelebbi észak-atlanti konvojhoz, hogy Cekkereivel szükség esetén légi fedezetet nyújtson. Kanada partjaihoz közeledve ezek a konvojok kétfelé váltak: néhány hajó New Yorkba és más amerikai kikötők felé folytatta útját, a többiek Nova Scotiába, Halifaxbe. A MAC-eket odaát általában *halifaxek-nek* nevezték. Amint a biztonságos parti vizeket elérték, repülőgépeik – ahány maradt belőlük – a közeli Dartmouth melletti RCAF⁶² reptérre repültek. Öt-tíz napba telt, mire a MAC ki- és berakodott, és bevárt egy hazafelé induló konvoj; ezt nevezték „fordulásnak”. Az eljárás ezután megismétlődött: az ír partok közelébe érve a gépek Maydownba repültek, a hajó pedig csinált egy fordulót Gourockban – és így tovább *ad infinitum*.

Hamarosan – a kelleténél kábé két évvel később – elérték, hogy útja során egyetlen észak-atlanti hajókaraván sem nélkülözte az U-boatok elleni légi fedezetet. Nagyon ritkán fordult elő, hogy egy-egy tengeralattjáró eredményes támadást tudott indítani – azt is elsősorban olyankor, mikor a kedvezőtlen időjárás miatt a Cekkerek nem szállhattak fel. Hamarosan minden konvoj legalább egy, de néha két-három MAC kísért. Jelenlétük komoly mértékben járult hozzá ahhoz, hogy a hosszú atlanti csata a mi javunkra dőljön el.

A május óta csak sebeiket nyalogató tengeralattjárók szeptemberben, abban a hónapban, mikor új századomhoz kerültem, felújították támadásaikat. Most már mindig falkákban működtek, és hamarosan mintegy százötven nyüzsgött belőlük. Novemberre azonban az állandósuló légi fedezet és a felszíni kíséret erősen feljavult módszerei arra kényszerítették őket, hogy legalábbis részben feladják falkataktikájukat, és jobbra egyéni támadásokra szorítkozzanak. Nem sok babér termett nekik. 1943 szeptembere és 1944 májusa között az atlanti konvojok tagjai közül mindössze tizenhat teherhajót tudtak elsüllyeszteni (gondoljunk csak arra, hogy a legfeketébb hó-

napban, 1942 augusztusában ötvenet), 1944 májusától az európai győzelem napjáig pedig csak hatot, annak ellenére, hogy negyvennégy derekán száznolcvanöt tengeralattjárójuk cirkált az Atlanti-óceánon, és még a végén is körülbelül száznegyven. A huszonegy elveszett kereskedelmi hajó közül mindössze kettő hajózott MAC-ek által kísért konvojban.

Jóllehet a 836-osok gépeinek több mint a fele állandóan hajókon volt, szanaszét az óceánon vagy Dartmouth-ban, a századot mint harcoló egységet felülmúlhatatlan testületi szellem és elképesztő összetartás jellemezte. Ez az örökké tisztelt emlékeztető parancsnoknak, Ransford Slaternek volt köszönhető, akinek karizmatikus egyénisége engem is azonnal rabul ejtett. Ez a vigyorgó képű, viharvert arcú, vezetői erőtől duzzadó és megnyerő egyéniségű hivatásos két és fél stráfos személyesen vezette az A köteléket, mikor csatlakoztak az első kifutására és próbaújtára induló *Empire MacAlpine*hez. Abban a pillanatban, mikor gépe kerekei a hajó repülőfedélzetéhez értek, a világtörténelem folyamán először szállt le repülőgép kereskedelmi hajóra. Ekkoriban már állandóan Maydownban tartózkodott, és egy bádogbarakkból, zsúfolt kis irodájából kormányozta szétszórt birodalmát, folyamatosan bocsátva szárnyukra az új kötelékeket, s fogadva a visszatérőket.

Ransford a kezdet kezdetétől világosan látta, hogy a teljes siker mindenekelőtt azon múlik, hogy a lehető legjobb kapcsolat és kölcsönös tisztelet alakuljon ki a MAC hajókat irányító civil kereskedelmi tengerészek, és a Cekkereken repülő RNVR aviátorok között. Elképzelése könnyen megghiúsulhatott volna. A hadi –; illetve a kereskedelmi flotta közötti viszony békeidőben, de még háború idején is olyasfajta, mint a magán –; illetve az állami iskolába járó fiúk közötti. Az előbbieket itt is, ott is minden alap nélkül úgy gondolják, eredendően fölényben vannak a másikkal szemben. Az utóbbiak, akik sok esetben jobban értik a mesterségüket, kiváltságos sznoboknak tart-

ják a haditengerészeket. Ritkán alakul ki köztük közelebbi kapcsolat – már ha egyáltalán kialakul. Ezt a hagyományos ellen-szenvet kellett megtörni. Slater, emberebb ember lévén, mint hogy ilyesfajta ellenérzéseket tápláljon, arra ösztönözte tisztjeit, hogy tanúsítsanak mély tiszteletet a kereskedelmi flotta velük együtt hajózó matrózai iránt. Ezt megkönnyítette, hogy magától a górétól eltekintve valamennyien a hullámos tartalékosok sorába tartoztunk.

Abban a pillanatban, amikor először tettük lábunkat egy MAC hajóra, mindannyian a kereskedelmi flotta tagjai lettünk. Matrózi minőségben írtuk alá a hajó szabályzatát. Havi egy shilling és napi egy üveg sör volt a javadalmazásunk, és a kapitány parancsnoksága alá tartoztunk. (A shilling csak afféle jelképes bér volt, sose kaptuk meg, a fősteward azonban vásárnaponként mindegyikünk kajütjébe betette a hét üveg sört.) Ransford Slater rájött, hogy mindezek feljogosítanak minket, hogy – addig példátlan módon – pilóta létünkre tengerészkabátunk hajtókájára kitűzhessük a kis MN⁶³ jelvényt. Aláírás-kor meg is kaptuk a kapitánytól, és utána rendíthetetlenül viseltük. Ha odakint a parton egy-egy gutaütésre hajlamos hivatásos tengerésztiszt megkérdezte tőlünk: mégis hogy a fenébe gondoljuk, hogy haditengerészeti egyenruhánkon egy ilyen méltatlan jelvényt viselünk, határozottan és büntetlenül közöltük vele, hogy jogunk van rá.

Nem tartott sokáig kivívni ezt az áhított jogot. Mire megérkeztem a századhoz, már öt MAC járta a vizeket. Jelentkezés a górénál. Azonnal besorolnak az *Acavus*-ra, a következőként várható átalakított tankhajóra készülő F repülőrajba. Egy hónap múlva várják a Clyde-ra.

– Jöjjön, igyunk meg egy pofa gint Phil Blakeyvel, a rajparancsnokával.

Leeshetett az állam. Több mint elegendő gyakorlatom volt ahhoz, hogy magam is kötelékparancsnok lehessek. Ransford

észrevehette megdöbbenésemet, mert elmagyarázta, hogy kötelékpárancsnok csak az lehet, aki már legalább egy MAC-átkeletést végigcsinált. (Phil akkor már az *Empire MacAndrew* régi harcosa volt.) Megígérte, hogy az első utamról visszatérve saját rajt kapok.

Találkozás a fiúkkal. Phillel és megfigyelőjével, Gordon Robertsonnal. Aztán a legénységemmel, amelynek a tagjaival a későbbiek során tizenhárom havi frontszolgálatot repülök végig megszakítás nélkül. John Bennett volt a „kukkolóm”, egyébként csak Jake-nek szólítottuk: sugárzó mosolyú, kerek képű, velem nagyjából egyidős londoni srác (már majdnem huszonhárom voltam). Már szolgált anyahajón. Rendíthetetlen figura és nagyszerű navigátor volt. Charlie Simpson volt a „lövészünk” – a szokás hatalma folytán még mindig ezzel a groteszk elnevezéssel illették a rádiósainkat. Fegyverzetünk természetesen nem volt. Húszéves forma lehetett, ez volt az első frontszázada, de sose láttam nála külön rádióst. Tengerész létere RAF repülő őrvezetői rangban szolgált, vékony, törekény termetű, finom vonású, mosolygós fiú volt.⁶⁴

Harmadik legénységünk új-zélandiakból állt. Johnnie Gilbert és Peter Temm pokolian merész repülő, és kimagasló teljesítményű ivó volt. Temmet mindenki csak „Profí”-nak nevezte – nem véletlenül.

Minden repülőrajnak megvolt a maga külön karnagya és szerelőcsapata. A három Cekkert szállító tartályhajókon egy tiszthelyettes irányításával négy-négy műszerész és szerelő foglalkozott a motorok és a gépsárkányok karbantartásával, négy elektrotechnikus – köztük egy radarspecialista – az elektromos berendezésekkel, a gépek által szállított fegyverzetről két AMO⁶⁵ gondoskodott. Összesen tizennégyen szorgoskodtak, hogy a lehető legtöbb Cekker legyen üzemképes.

Gépeink színfehérek voltak, a tenger fölött nappal ez a legjobb álcázószín, de különben szabványos Swordfish II-k. Az

egyetlen különbség annyi volt, hogy sok rajban olyannyira fölerősödött az MN iránti lojalitás, hogy lefestették a gépek oldalára írt ROYAL NAVY szavakat, és a MERCHANT NAVY szavakkal helyettesítették. Ez aztán okozott némi szemdörzsölgetést, mikor nem Maydownban vagy Dartmouthban szálltunk le.

Egy hónapot kaptunk az összerázódásra. Számomra az volt a legfontosabb, hogy e rövid felkészítési időszak alatt elsajátítsam a rakéták célra irányítását – egyedül vagy a másik két géppel összehangolt támadásokban. Ezek a reaktív lövedékek voltak a mi szigorúan titkos fegyvereink. A korábban hordozott hat vízi bombához képest jelentősen növelték a tengeralattjárók ellen indított támadásaink hatékonyságát. Mindkét alsó szárny alá négy-négy rakéta volt felfüggesztve, és a pilóta választása szerint páronként vagy egyszerre lehetett kilőni őket. Akkora volt a hatóerejük, hogy akár egy is elsüllyesztett egy tengeralattjárót. A módszer a következő volt: húszfokos zuhanórepülésben megközelíteni a célt, és optimális esetben kétszáznegyven méteres magasságból (ez nyolc-kilencszáz méteres lőtávot jelentett) odapörkölni közvetlenül az U-boat vízvonala alá. Két jól irányzott rakéta simán átszaladt rajtuk, kilépésükkor igen derék lyukakat ütve. Ennyinek elegendőnek kellett lennie. Egyetlen nehézséggel kellett csak számolni: a felhőalpnak legalább háromszáz méteren kellett lennie. Alacsony felhőzet esetén a mélységi bombákra kellett hagyatkoznunk.

Rakétáink olyan pontosak voltak, hogy szinte bármikor el tudtam találni velük egy asztallapnyi felületet.

Penny a szabadsága letelte után visszament a *Vincent*-re. Kérvényezte, hogy méltányossági alapon helyezték át a derryi haditengerészeti bázisra, mivel valószínűnek látszott, hogy másfél-két havonta fel-felbukkanok majd Maydownban. A wrenek hasonló jellegű kéréseit minden esetben teljesítették, és Penny tizenkét nap múlva már ismét Derryben volt.

Újabb három hét elteltével készen álltunk a behajózásra. Földi személyzetünk vonattal, illetve hajóval előrement Gourockba. Mi, repülők október 23-án indultunk.

Szürke reggel, szellőkések, fent a levegőben, tíz másodperccel Phil Blakey mögött. Gyorsan egymás mellé rendeződünk, másfél méter választja el gépeink szárnyát. Johnnie Gilbert is mellénk csapódik. Deny határában szűk forduló a szokásos szárnybillegtetős búcsúzásra a játékszernek tetsző maydowni irányítótorony felé; egészen alacsonyan csináljuk, a fiúk mind integetnek. Az ír partot követjük, megkerüljük a Mull of Kintyre-t, átkelünk az Arran fölött, úgy megyünk a Firth of Clyde-i randevúra. Odaérve aztán ott van. Ott! Egyenesen délre, összetéveszthetetlenül, fehér fodrot terítve maga után, ott úszik, ott vár ránk a mi szemmel láthatóan vadonatúj anyahajónk, az *Acavus*.

Jézusom! Ez akkora, mint egy képeslap!

Phil jelez, leborítunk, nem túl meredek ívben közelítünk hozzá, továbbra is szoros kötelékben. Újabb kis üdvözlő repülés, nem túl közel, fedélzetszinten. Phil jelzésére jókora távközökkel egymás mögé sorolunk, közben az *Acavus jobb* fordulóba kezd, hogy szélbe álljon. A karnagy a szokásos helyén, a tat bal oldalán. Phil megkezdi a rárepülést.

Normális körülmények között három géppel egy percen belül le tudunk szállni. De ezek most nem normális körülmények, ez most ősbemutató. Most szállunk le először hajóra, még sose használtunk fékköteleket, a földi személyzet legnagyobb része nem szokott hozzá, hogy hajón fogadjon repülőgépeket, a karnagyoknak sincs gyakorlatuk. Leghamarabb három perccel szállhatok le Phil után. Látom, hogy rendben leteszi a gépet és előregurul, fölemelik mögötte a hálót. Normális körülmények között tíz másodperc múlva már követném, most azonban négy-öt kilométerre vagyok mögötte.

„Egyenesen előre”, jelzi a karnagy. Légsebesség százhúsz, kissé visszaveszem a gázt, hátrahúszom a botot, hogy veszítsek tízet. Az utolsó pillanatban: „Alacsonyabbra!” Lejjebb veszem a gázt. Négy és fél méter körül repülöm át a tat vonalát, kapom az obligát jelzést, a keresztbe tett tárcsákat: „Motor ki!”. Megteszem, és csinállok egy finom, hárompontos leszállást; elkapom az első kötelet.

Rohan a fedélzeti legénység a biztonsági háló mögül, hogy leakasszon. Katonásan előregerulok, és lekapcsolok. Hat ember közelít rohanva, hogy a Cekkeremet Philé mellé tolja. A hálót már fölemelték mögöttem, jön Johnnie gépe. Miközben leszáll, Phil meg én kikászálódunk a pilótafülkéből, és elindulunk a sziget felé.

A tizenhárom átalakított tankhajó közül kilenc az Anglo-Saxon Petroleum Companyé volt, többé-kevésbé testvérhajók. Közéjük tartozott az *Acavus* is. Nyolcezer tonnás vízkiszorításával ma már zsebtankernek számítana, s egyetlen, három és fél ezer lóerős dízelmotorja maximum tizenhárom csomós sebességgel hajtotta. Repülőfedélzetének hossza pontosan 140,5 méter volt, szélessége 18,9. Kisebb, mint egy krikettpálya középsőjátéktere. Hat 20 mm-es Oerlikon-gépágyúval, két Bofors-szal és egy négyhüvelykes (104 mm-es) hajóágyúval volt felszerelve.

Három hét erős próbarepülés következett a Clyde-on. Minden este visszatértünk Taíl-o'-the-Bankbe, a kereskedelmi flotta gourocki horgonyzóhelyére, és rajtaütésszerű támadásokat intéztünk a kemény helybeli csapszékek ellen. Megismerkedtünk hajóstársainkkal, megismerkedtünk a MAC-kel. Peters kapitány, a parancsnok megkérdőjelezhetetlen istenségünk volt. Három társával, akiket *Chiefnek*, *Secondnek*, illetve *Thirdnek* kellett szólítani (az első, a második és a harmadik tiszt) váltották egymást a szokásos négyóránkénti ütemben a hídon. Négy

géptiszt, két rádiós, a fősteward és a segítője – ők voltak tisztársaink.

Meg kellett tanulnunk a kereskedelmi flotta nyelvét. Nincs se tisztí társalgó, se tisztí étkezde. Étkezni a hajószalonba járunk, társasági életet a társalgóban élünk, eligazítások a térképszobában. A hajókat gyakran *bárkának* nevezik, ami a haditengerészetnél megbocsáthatatlan ballépés. Kétszemélyes kabinok az ASO-nak, a pilótáknak, a megfigyelőknek, az orvosnak és a karnagyoknak, a hajó középső felépítményének hült helyén, a fedélzet alatt alakították ki őket; én Jake-vel lakom. Légi lövészeink és földi személyzetünk hátrább, a tat felé, a maga szállásán. Az eredeti járóhid még mindig ott fut végig a mélyített fedélzeten, rossz időben elárasztja a tenger kavargó-fortyogó vize, de ezen tudunk eljutni a hajó közepétől az orra-ba, illetve a tatra.

Minden kötetlen, lezser. Úgy öltözködünk, ahogy tetszik: nyitott nyakú, rövid ujjú ingeket, mintás szvettereket, antilop-cipőt vagy pilótabakancsot hordunk, de ehhez általában a tábori öltözék szárnyas, aranystráfos zubbonyát viseljük (később aztán, járőrözéskor vagy amikor fennáll a veszélye, hogy a hajó elsüllyedése esetén mint fegyveres civilt agyonlőhetnek, mindig ebben járunk). Mindenkiben buzog a lelkesedés, mindenki teszi a dolgát. Büszkéek vagyunk a repülőtudásunkra – a MAC hajókon ritkák az *ujjproblémák*. Kereskedelmi tengerész bajtársaink el vannak szánva, hogy megmutatják nekünk: semmiben sem maradnak el a kísérő repülőgép-hordozókon dolgozó társaiktól; sikerül is nekik.

Reggelente Tail-o'-the-Bankból Arranbe repülünk gyakorlatra, hogy megszokjuk, milyen érzés leszállni szűkös kis repülőfedélzetünkre. Gyakorlatozunk a rakétákkal és a bombákkal, gyakoroljuk a lokátor alapján történő visszatérést, a rádióforgalmazást. A parancsnok és a tisztjei egyre gyorsabban és pontosabban fordítják szélbe a hajót, a pilóták mind gyors-

sabban szállnak fel és le, hogy a konvojok a szükségesnél öt másodperccel se maradjanak tovább fedezet nélkül. Rövid idő alatt az összes felszerelést, eszközt átvizsgáljuk, fény derül a hibákra. Mennyire más minden, mint az elétkozott woolworth-ökön! Az előírt időre készen állunk a bevetésre.

Sose mondták meg, mikor fogunk kifutni. November 15-én azonban egyetlen parti eltávot sem engedélyeztek, amiből tudtuk, hogy hamarosan, talán már másnap reggel sor kerül rá. Valamikor hajnaltájt hallom, hogy fölhúzzák a horgonyt, és a motor lüktetni kezd. Fölrohanunk Jake-vel a repülőfedélzetre. Már úton vagyunk, kétoldalt lassan mozognak a Clyde el-sötétített partjai. Nyugati szél fúj, húsz-huszonöt csomós. Hamarosan stabilizálódik a hajó, épp csak érezni a mozgást. Hátranézünk három Cekkerünkre: összehajtott szárnyakkal, féktuskókkal befékezve és a biztonság kedvéért kétszeresen is leköötözve állnak megszokott helyükön, a taton. Más teherhajók sötét sziluettjei tartanak velünk. Hideg, barátságtalan éjszaka. Visszamegyünk kajütünk melegébe kivárni, mit hoz a reggel.

Az Atlanti-óceán túlsópartjára induló hajókat a sebességük szerint osztották be konvojokba. Voltak tizenkét csomós konvojok, tíz- és nyolccsomósak. (Egyszer egy négycsomós konvojra osztottak be. Csupa ezeréves teknőből állt, egyik se volt képes gyalogtempónál nagyobb gyorsaságra. Három hétig tartott, míg átúsztuk a „Pocsolyát” – így neveztük akkoriban az Atlanti-óceánt –; és közben volt egy olyan huszonnégy órás szakaszunk, amikor alig ötven mérföldet tettünk meg az Azori-szigetek felől érkező nagyon erős, északi ellenszélben.) Ez a konvoj az ír partok előtt gyülekezett, és mikor reggel fölmentünk reggelizni, kiderült, hogy tízcsomós, ami kéthetes átkelést jelentett. Ötven-hatvan, a lehető legkülönbözőbb méretű, formájú és nemzetiségű hajó sorolt be előre kijelölt helyére: kilenc párhuzamos oszlopba, mindegyikbe hat-hét hajó. Némelyik a

Clyde-ból, érkezett, mások Liverpoolból. Kísérő hadihajók pásztoroltak minket: egy romboló és tíz kisebb hadihajó, fregattok, szlúpok és korvettek. (Ez volt az egyetlen utam az óceánon, mikor a kísérőhajóink között romboló is akadt.) Fölvették pozíciójukat: három-négy a konvoj előtt, három-négy mindkét oldalon.

Minden konvoj két különálló, de együttműködő részből állt: a kereskedelmi tengerészet civil legénysége által irányított és a vörös lobogó alatt hajózó kereskedelmi hajók, illetve a fehér lobogó alatt haditengerész legénységgel hajózó és az RN tengerészei által vitt kísérőhajók. A előbbit a Royal Navy egy tényleges nyugállományú főtisztje, a konvoj *commodore* irányította; ez volt az a tisztség, amelyre apósom olyan készségesen jelentkezett. A konvojparancsnok hajója – ugyanolyan kereskedelmi hajó, mint a többi – mindig tartotta a konvojban elfoglalt pozícióját, mindig a középső oszlop élén haladt, innen adott parancsot a többi hajónak irány –; illetve sebességváltoztatásra. A kísérőhajók és kapitányaik ugyanakkor legmagasabb rangú tisztársuk irányítása alá tartoztak. Ő volt a SOE, a kíséret rangidős tisztje, ő jelölte ki a hadihajók helyét a kereskedelmi hajók köré vont védőgyűrűben, ő adott nekik parancsot egy-egy feladatra, például hogy keressenek meg egy közelben ólálkodó tengeralattjárót, vagy szedjék össze a hajótörötteteket.

A kíséret parancsnoka és a commodore Aldis-lámpával vagy URH-rádióval folyamatos és szoros kapcsolatot tartott (ezeket néhány mérföldnél távolabbról már nem érzékelhette az el-lenség).

A hibrid MAC hajók, amelyek gabonaszállítói vagy tartályhajói minőségük mellett még repülőgép-hordozók is voltak, ez alól kivételnek számítottak, mert hol az egyik, hol a másik parancsnok irányítása alatt álltak. Mint teherhajókat a konvojparancsnok irányította őket, a repülőgépek bevetésére

azonban a SOE adott parancsot, aki közvetlen kapcsolatban állt a MAC repülési főnökével. A kapitány ilyenkor úgy navigált a hajóval, hogy eleget tudjunk tenni repülési feladatainknak. A biztonság és a manőverezési szabadság kedvéért mi is mindig ugyanazon a helyen haladtunk a konvojban: ugyanabban az oszlopban, mint a konvojparancsnok, csak leghátul.

Jó erős szelünk volt ezen a szürke novemberi reggelen. Ez lerövidítette a felszállótávolságunkat, ezért rakétákkal főszerelt Cekkereink kiterjesztett szárnyakkal sorakoztak egymás mögött. Szükség esetén néhány percen belül, tíz másodperces időközökkel fel tudtunk szállni.

Egyenesen nyugat felé tartottunk. A donegali hegyek lassanként a szemhatár alá süllyedtek.

Kétévi szolgálatuk alatt, 1943 májusától az európai győzelem napjáig a MAC hajók háromszázhuszonháromszor keltek át konvoj kíséreként az Atlanti-óceánon, és az általuk kísért kétszázötvenhét konvoj közül csak egyet ért eredményes támadás. Ez közvetlenül az északir partoknál történt, mikor a Swordfishek már elrepültek Maydownba. Két hajó veszett oda. Légi személyzetük az átkelés alatt 4177 felszállást és járőrfeladatot teljesített. A járőrözés rutinmunkának számított, általában azt jelentette, hogy látótávolság határán körbe-körbe repülték a konvojt, ezt *viper*nek [viperázásnak] nevezték, majd meghatározott távolságban a konvoj előtt előre-hátra ingáztak, ennek a fedőneve *addervoh* [ez is viperát jelent]. Voltak ezenkívül kóbrák és krokodilok. A keresés – ez lehetett *lizard*, *python* vagy *mamba* [gyík, python, mamba] – már komolyabb feladat volt: 150-200 kilométernyire meg kellett előzni a konvojt, és széles körben átkutatni a területet, amelyről tudták vagy gyanították, hogy egy vagy több tengeralattjáró vadászterülete.

Ilyen információt a SOE háromféle módon kaphatott. Ha egy U-boat húsz kilométeres körzeten belül a felszínen tartóz-

kodott (ami nagyon ritkán fordult elő), a hajóradar érzékelte, de nem tudta meghatározni, milyen típusú hajó. Ennél fontosabb, hogy az ellenség végig az egész háború alatt nem jött rá, mennyit segít nekünk gavalléros rádióhasználata. Gyakran naponta többször is forgalmaztak távoli bázissal. Elképesztő! Ha valamelyik kísérőhajó bemérő készüléke locsogó tengeralattjárót érzékelt, könnyen be tudta mérni annak irányát, ha pedig egy másik is észlelte, akkor HF/DF-fel [High Frequency Direction Finding; nagyfrekvenciás irányméréssel] a pontos helyét is. A német rádióközleményeket kódolták, és nem lehetett őket azonnal megfejteni. A Bletchley Parkban azonban kapva kapott rajtuk a GCCS, ahol 1943 óta ismét gyorsan dekódolni tudták ezeket. Az üzenetek sok támpontot adtak. Ha tengeralattjárókról érkeztek, pontosan meg lehetett határozni irányukat és szándékukat, ha pedig a bázisuk adta le a rádiótávíratot, azokból olyan létfontosságú adatokra derült fény, mint hogy a közeljövőben milyen működési területet és járőrözési vonalakat jelöltek ki az adott U-hajónak. Ezek az információk roppant értékes támpontokat adtak ahhoz, hogy a konvojok útvonalát úgy tervezhessék meg, hogy elkerüljék a tengeralattjárókat, illetve hogy támadást indítsanak ellenük.

Első átkelésem alkalmával kevesebbet repültünk, mint általában a repülőrajok, mert erős szélbe kerültünk, amelyből hamarosan vihar kerekedett, s száztíz kilométer fölötti szeleket hozott magával. Ha a szélsébség meghaladja az átesési sebességet, nem lehet felszállni – illetve csak hátrafelé lehetne –; ráadásul az *Acavus* annyira billegett, hogy a repülőfedélzet eleje sokszor víz alá került. Ez az időjárás azonban, amely nagyjából az út felén végigkísért minket, a tengeralattjárókat is mozdulatlanságra kényszerítette. A nagy hánykolódásban mindhárom Cekkerünk megsérült javításuk a szabad ég alatt rendkívüli nehézségekbe ütközött, gyakorta pedig lehetetlen-

né vált. Tizenhét tengeren töltött napunk alatt mindössze tízszer szálltunk fel.

Tengeralattjárót nem láttunk, ez azonban semmiképp sem jelenti, hogy repüléseink hasztalanok voltak. A támogató légi-erőjelenléte az egész konvoj morálját erősítette. Még ennél is sokkalta fontosabb volt, hogy ha netán a tengeralattjárók támadást készültek volna indítani ellenünk, jelenlétünk akkor is elvette tőle a kedvüket, ha mi nem is tudtunk róluk. Az Atlanti-óceánon a tengeralattjárók sokat tartózkodtak a felszínen, ahol sokkal gyorsabban – húsz csomónál is többel – tudtak haladni, és nem kellett akkumulátoraikat használniuk. A konvojok megtámadásához lemerültek, és ahogy a tengeralattjárók kapitányai fokozatosan veszítettek merészségükből, s ahogy radarjaik egyre jobbakká váltak, egyre gyakrabban menekültek a mélybe olyankor is, ha repülőktől tartottak. Ha egy tengeralattjáró megpillantva minket lemerült, a sebessége hathét csomóra csökkent, amivel nem tudott közelebb férközni a konvojhoz. Idővel talán ez lett a legfontosabb feladatunk, jóllehet teljesítéséről szinte sose szereztünk tudomást, mivel a tengeralattjárók általában előbb vették észre a repülőgépeket, mint azok őket. Ilyenformán járőrözéseink sosem voltak fölöslegesek.

Az U-boatokat 1943-ra erősebb légvédelmi fegyverzettel látták el, mint addig bármikor. Némelyik a felszínen maradv próbálta visszaverni a rárepüléseket. Ezért azt az utasítást kaptuk, hogy ha a felszínen tengeralattjárót észlelünk, először jelentsük a pozícióját, aztán a lehető legjobban kihasználva a felhőzetet, próbáljunk meglepetésszerűen lecsapni rá. Ha hirtelen merülni kezd, azonnal támadjuk meg, hátha sikerül még teljes lemerülése előtt, vagy amikor még egy-két méteres mélységben ki lehet venni halszerű sziluettjét, rakétával vagy bombával elérni. Ha a felszínen maradt, a döntés a pilótán állt: támad (feltétlenül ezt tette, ha sikerült meglepetésszerűen le-

csapnia, és látta, hogy a gépágyúknál nincs ember, ellenkező esetben kétszer is meggondolta), vagy lőtávolon kívül marad, és segítségért kiált. Ilyenkor az összes többi repülőgép a támogatására sietett, és összehangolt támadást indítottak. Mikor a tengeralattjárók légvédelme tovább erősödött, ez az utóbbi eljárás kötelezővé vált.

A MAC hajókról indított járőrözések túlnyomó többsége teljesen eseménytelenül zajlott le. Életbevágóan fontos feladatot láttunk el azzal, hogy távol tartottuk a nem látható tengeralattjárókat, de nem volna értelme tagadni, hogy az újdonság megfakultával a munka gyorsan egyhangúvá vált. Első két felszállásom ugyanolyan volt, mint még utána sok-sok következő. Nappal állandóan készen álltunk arra, hogy a kíséret rangidős tisztje parancsára legkésőbb tíz perc múlva felszállhasunk. Három napig, míg ezeregyszáz kilométernyire el nem hagytuk a partot, és ki nem kerültünk a Parti Parancsnokság gépeinek hatótávolságából – egy-egy Catalina képében nagyon ritkán mutatkoztak –, nem kaptunk parancsot. A negyedik nap, úgy gondolva, hogy szürkületkor támadni szándékozó tengeralattjárók lehetnek a közelben, a konvojparancsnok a nappal utolsó négy órájára állandó légi fedezetet rendelt el. Két gép *viperánk* egymás után, az elsőben Phil ül, a másodikban én. Mindkét gép két és negyed órát repül, némi átfedéssel. A szél balról fújt, ezért a kapitánynak egy kicsit le kellett maradni a konvojtól, hogy a repülőgépek felbocsátásához szükséges csaknem kilencvenfokos fordulót tegye.

A híd alatt, a térképszobában az ASO a lehető legrövidebben eligazít minket – már amúgy is tudjuk, mi a dolgunk. Felszállási időpont 14.20 és 16.20, leszállás 16.35-kor, illetve 18.35-kor. A hajó negyedórán át három-négy csomóra csökkentett sebességgel halad, hogy mire Phil felszáll, a szélbe forduláshoz szükséges távolságra lemaradjunk a konvoj legközelebbi oszlopától, de egy lépésnyivel se messzebb. Peters kapitány

14.17-kor parancsot ad: élesen jobbra! A hajó egyenletes ütemben bókol a hosszú atlanti hullámokon, de ez nem okoz gondot. A fedélzeti szélmérő hatvanöt kilométert mutat. Phil pontosan 14.20-kor megkezdí a felszállást, és mire eléri a „szigetet”, már a levegőben van. A kapitány abban a pillanatban éles bal fordulót vezényel, aztán teljes sebességgel előre, hogy a lehető leghamarabb fölvegyük a szokásos pozíciókat.

Mi, többiek teljesen beöltözve két órán át készenlétben állunk; Cekkereink felszállási pozícióban, meleg motorral, éles rakétákkal, felszállásra készen, ha Philnek netán támogatásra volna szüksége. De nincs. Az eljárás ezután megismétlődik. 16.10-re a legénységemmel együtt már bemászom a gépbe, a felszerelést ellenőriztük, a motort beindítottuk és megvizsgáltuk. 16.20-kor pontosan széllal szemben vagyunk. A hídon zöld lámpa gyullad ki, jelzek: Féktuskókat ki! Teljes gáz, gyorsítóra nincs szükség, fékek ki. Előreugrunk. Csak tartsd egyenesben és várd ki. Távolodó emelkedőforduló jobbra, alattam a teherhajók fegyelmezett sorai. Hét perc múlva a konvoj már alig látható. Ideje megkezdeni a járőrözést. Philt, aki most végzi be valahol körbe-körbe mozgását, nem látom.

Magasság hatszáz, sebesség százhatvan. Mindannyian figyelünk. Tekintetem egyenletesen pásztáz jobbra-balra, nem kell a műszereimet néznom, elég, ha tíz-tizenöt percenként néhány másodpercre odapillantok rájuk. Jake az ideje legnagyobb részében a lokátorával foglalkozik, Charlie módszeresen *pásztázza*, az előttünk-alattunk fodrozódó fehér hullámokat. Mindannyian reménykedünk, hogy felbukkan az ellenség, az a ceruzavékony, szürke forma a hullámzó zöldeskék vízben, esetleg egy árulkodó nyomdokvíz vagy talán épp egy felszínre emelkedő parancsnoki torony. Viperázáskor Jake-nek nem kell irányokat adnia nekem: az óramutató járásával meg egyező irányban körözők a konvoj körül, még épp csak látótávolságon belül, úgy huszonöt kilométernyire. Elszáll a két óra,

ellenség sehol. 18.28-kor hazafelé fordulunk. A sűrűsödő alkonyatban át a kísérők és a teherhajók fölött; az *Acavus* a fogadásunkra fordul. Felélénkül a szél, a repülőfedélzet bukdácsol, de nem gond. Pontosan a megadott időben szállunk le, a térképszobában megteesszük nemleges jelentésünket az ASO-nak, és hamarosan már a társalgóban ülünk egy-egy bögre kakaó és szendvics mellett.

Az éjszaka folyamán mindvégig erősödik a szél, reggelre már kilencven kilométeres. Másnap este csap le ránk a vihar, attól kezdve öt napig képtelenség repülni. Cekkereink is megkapják a magukét, nem lehet dolgozni rajtuk. A hatodik nap aztán viharosra mérséklődik az orkán, és kérés érkezik a kíséret parancsnokától. A HF/DF a konvojtól mintegy száztíz kilométernyire, 163-as irányban tengeralattjárót jelez. Ha az időjárás ezt lehetővé teszi, „minden hadra fogható” gép repüljön a megadott körzetbe. Úgy ítéljük meg, hogy az időjárás alkalmas a repülésre, de csak egyetlen Cekkerünk röpképes – történetesen az enyém.

Százszázalékos borultság, felhőalap háromszáz méter alatt, ezért a szokásos rakéták helyett vízibombákat akasztanak a gép szárnya alá. A konvoj pontosan széllel szemben halad, ezért a felszálláshoz nem kell változtatni hajónk pozícióját. Az *Acavus* erősen bukdácsol, de ez nem befolyásolja a felszállást: mikor az ég felé hussanunk, hetven kilométer a fedélzet fölött, a földhöz viszonyított sebességem viszont alig harmincöt-harminchat. Jake megadja az irányt, közvetlenül a felhők alatt repülünk. Látótávolság kilenc-tíz kilométer. A konvoj hamarosan eltűnik mögöttünk.

Ez volt az első alkalom – később aztán gyakorivá vált –, hogy messze-messze a szárazföldtől olyan távol repültem a konvojtól, hogy már egyik hajóról sem láttak. Furcsa magányérzetet hordoz az élmény, főleg egy viszonylag kicsi, egymotoros gépben, szigorú rádiócsend mellett, ami alól csak a vészhelyzet

vagy az ellenség megpillantása kivétel. Az ilyen repüléseken mindennek örül az ember, ami megtöri az alatta elterülő, végtelen vízfelület egyhangúságát: lehet az olajfolt, madárraj, hínársziget, bálna vagy jéghegy – már le is borítunk, hogy közelebből is megnézzük. Bő óráig tart, mire elérjük a jelzett körzetet. Méregetjük a szemünket, de semmi. Megkezdjük a négyzet felderítését, ami szintén egy órát vesz igénybe.

Ma már nehezen képzelhető el, de a hasonló időjárási körülmények között való repülés veszélyei egyáltalán nem izgattak minket. Vittünk magunkkal négy felfújható gumicsónakot: a felső szárnyban egy nagyot, akkorát, amelybe mindnyájan befértünk, és amely mindennel föl volt szerelve, ezenkívül ki-ki egy külön kicsit az ejtőernyője zsákjában. Teljes mértékben bízunk benne (kellett is), hogy motorleállítás esetén veszik majd a vészjelzésünket, hogy jól felszerelt gumicsónakjaink annak rendje s módja szerint működnek majd, és hogy küldenek értünk egy kísérő hajót, és az meg is talál minket. Hogy mennyire téves hitben ringatóztunk, az csak néhány hónappal később derült ki.

A keresés végeztével hazaindultunk. Az *Acavus* még mindig csúnyán bukdácsolt, tatja öt-hat méternyit süllyedt-emelkedett. Viszont tudtam, hogy a földi sebességem olyan alacsony lesz, hogy leszállás helyett gyakorlatilag csak ki kell várnom, míg a fedélzet fölemelkedik, és elkapja a Cekkert. Elég erős gázzal közeledtem, és mikor megkaptam a „motor ki!” jelzést, a fedélzet olyan hirtelen emelkedett föl, hogy az ütdés letörte a gép farokkereket. Simán elkaptam egy drótkötelet, és minimális volt a kár, egy óra alatt kijavították. Mégis sajnálom, hogy így történt, mert elrontott egy különben nehezen megdönthető rekordot: összesen száznegyvenkét fedélzeti leszállást teljesítettem, éjjel és nappal, mindenfajta időjárásban, és soha máskor nem történt baja a gépemnek, még egy karcolás sem esett rajta. Miután ez a harminchetedik felszállásom volt, ezért utóbb éppen csak sikerült befurakodnom a roppant előkelő

Centurions Clubba, amelybe csak azok kerülhettek be, akik teljesítették a már-már teljesíthetetlennek látszó feltételt: száz géptörés nélküli leszállást – zsinórban.

Másoknak kevesebb szerencsájuk volt. A géptörések mindennapos eseménynek számítottak, mint ahogy kiderült az is, hogy a hangár hiányának van még egy hátránya. Ha például egy olyan kisebb baleset következében, mint a futómű összeroskadása, egy Cekkert nehezen lehetett a le- és felszállások követelményeinek megfelelően mozgatni, sokszor késedelem nélkül egyszerűen a tengerbe lökték. Ha lett volna hangár, ahol nem torlaszolja el a repülőfedélzetet, fél nap alatt ki lehetett volna javítani. Egy ilyen törés után a SOE a szokásos tíz perc helyett egy órát engedélyezett a fedélzet letakarítására, mert akkor épp nem volt szükség azonnali felszállásra. Ez idő alatt kikaptuk a könnyen és gyorsan kiemelhető és még használható alkatrészeket és műszereket – rádiót, órát, bombatarató szerkezetet, radart –; aztán hangosbeszélőn bejelentettük, hogy fél óra múlva Cekker-temetés lesz, addig mindenki vihet róla, amit akar. Hangyákként sereglett rá a hajószemélyzet. Az engedélyezett harminc perc leteltével nem maradt mit vízbe dobni. Az egész gépet szétszedték, apró darabkákra fűrészelték, és később emléktárgyként osztogatták.

December 3-át írtuk, mindenfajta incidens nélkül közeledtünk a kanadai partokhoz. Csak egyetlen Cekker volt röpképes. Reméltük, hogy karácsonyra már Maydownban leszünk, a konvojnak azonban tíz napig tartott, mire megfordult. Tíz napig gépbütykölgetés, egy kis finom repülés, esténként császkálás Halifaxben. A ballasztal érkezett *Acavus* gyomrába hétezer-két-száz tonna nyersolaj kerül, előző maximális terhelése kilencven százaléka. Új Cekkerekkel a fedélzetén vág neki a visszaútnak. Újabb viharos időszak, de az ezúttal nyugati szél hazafelé segít minket. Tizenhárom eredménytelen örvjárat: volt néhány tengeralattjáró a környéken, de egy sem dugta ki az orrát. Kará-

csony napján – pulykasült és szilvapuding rogyásig – három óráig viperázom viharos erejű szélben. Az időjárás továbbra is barátságtalan maradt, de mikor megpillantottuk Írország meredek partjait, minden gépünk használható volt. December 28-án, napfényes vasárnap vámmentes italokkal és cigarettaival megpakolt Cekkerekkel repülünk Maydownba; vízbombák és rakéták helyett ezúttal a jegyrendszer nélküli, boldog Kanadában korlátozás nélkül kapható javakkal.

A telefonon előre értesített Penny már vár a reptéren. Öt nap áll előttünk. Hamarosan már szokatlan civilben pöfögünk át dél felé a határon, a falvakban mindenütt égnek a lámpák, hol vannak már a krokodilok és a gyíkok, körülfog a zöld ország változatlan békessége. Az öreg ház szótlanul szemléli a két tükörsima tavat, az erdőt s a bíbor hegyeket. Az *Acavus* eközben keletnek hajózik, hogy az elsötétített Gourock mocskában kirakodja nyersolaját.

VII.

A LUNENBÜRGI SZKÜNER

Felfrissülten tértem vissza Maydownba, ahol azonnal kineveztek a P raj parancsnokává; Jake-et és Charlie-t vittem magammal. Az *Adulá*-ra osztottak be minket, az Anglo-Saxon legújabb átalakított tartályhajójára, amely már csaknem teljesen elkészült Falmouthban. A P az angol ábécé tizenhatodik betűje, tehát ez volt a tizenhatodik MAC hajó (összesen tizenkilenc készült). Egy hónapot kaptunk, hogy összerázódjunk kötelékem két fiatal legénységével. Valamennyien a repülőiskolából frissen kikerült önkéntes tartalékos hadnagyok voltak: „Vilám” Parkin és Stan Holness, illetve Jack Hárman és Dave Allen. Még sose szálltak le hajóra, Cekkereken pedig csak néhány órát repültek. Gyorsan tanultak: muszáj volt. Rövid, intenzív felkészülés – benne egy látogatás az Argus-ra, a tiszteletreméltó matrónára, hat-hat leszállással. Mindössze ennyi tapasztalat állt fiatal pilótáim háta mögött, mikor a rigorózus Atlanti-óceánon első ízben tették le gépüket a jóval kisebb MAC hajóra. Február 18-án (1944) felszálltunk, hogy csatlakozzunk a Clydeon horgonyzó *Adula* legénységéhez.

Pontosan olyan volt, mint az *Acavus*, és – ha egyáltalán létezik ilyesmi – boldog hajó. Kisebb-nagyobb részletekben egy esztendő tölthettem el rajta, és noha a MAC hajók változatlan napirendje miatt ez az év nagyon unalmas is lehetett volna, mégis kellemes, könnyed hangulatban telt. Parancsnoka, Rumbellow kapitány régi vágású tengerésztiszt volt, mindig tökéletesen vasalt, tip-top, sasorrú, aranyellenzős kapitány - némi kapitányi különccsel. Brian Walsh Atkins, az ASO, szőr-szálhasogató és módszeres, sajátos humorérzékkel; ő volt az, aki a térképek és a távirati utasítások fölött görnyedezve a térképszobában megtervezte az útvonalunkat – vagy épp elmélyülten sakkozott valamelyik tiszttel a társalgóban. Na és ott volt mindenekfölött Bob Allen, a háromstráfos első tiszt, életelelke saját soha véget nem érő bulijának, amellyel nevetéssel és derűvel töltött föl bennünket, amellyel barátsággá kovácsolta a hajó tengerészeinek és repülőinek kényszerű együtt-létét.

David Moffat, az orvos csak akkoriban lépett szolgálatba, nemsokkal azután, hogy a Bartsnál⁶⁶ kiadták a cselédkönyvét. Kereskedelmi hajón fényűzésnek számított az orvos. A tisztek ki voltak képezve némi felcserkedésre, és ennek normális körülmények között elegendőnek is kellett lennie. Egészséges társaság voltunk, nemigen foglalkoztattuk Moffat doktort, de lelkesedésével és érdeklődésével hamarosan mindannyiunk szívébe belopta magát. Olyan tevékenységekre is vállalkozott, amilyenekre a kórházban egészen biztosan nem készítették föl. Például, hogy szélsébséget mérjen a fedélzeten, mikor felszálláshoz készülődünk. Kiröppenés előtt tehát mindig a jó doktort láttam utoljára a fedélzeten, amint bélelt, csuklyás kabátban, sállal a nyaka körül, nehezen őrizve meg egyensúlyát az imbolygó fedélzeten, feje fölé tartja a szélmérőt, odaordítja az adatokat a hídon álló Briannek, aztán rohan a biztonsági háló mögé.

Moffat doktor magára vállalt egy másik nem orvosi szolgálatot is: időről időre beállt a szakács helyére. Ennek okát akkoriban roppant különösnek tartottuk, mindazonáltal nagyon is érthető, hogy a kereskedelmi flotta tengerészei a szakszervezet szigorú előírásainak betartásával dolgoztak. A hídon őrszolgálatot teljesítők és a gépházban dolgozók számára ez azt jelentette, hogy végig az egész úton folyamatosan négy óra szolgálat, nyolc óra pihenő ritmusban dolgoztak. A többiek zöme hétköznapiakon reggel nyolctól délután hatig dolgozott, szombaton csak délig, vasárnap pedig szabad volt. A stewardok munkája fél nyolckor kezdődött, akkor kaphattunk egy csésze teát, de semmi többet. A remek, háromfogásos MN-reggelit, amely többnyire curryt is tartalmazott, nyolckor tálták, egy pillanattal se korábban. A nap utolsó étkezéséhez este hatkor ültünk le. Nyáron gyakran előfordult, hogy hajnali négy-ötökor szálltunk fel járőrözni. Ha nem főztünk volna előtte valamit magunknak, üres gyomorral szállhattunk volna fel (márpedig az az orvosok szerint nem ajánlatos), visszatérésünk után pedig egy jó órát kellett volna várnunk, mire legalább egy kis meleg lötty kerül a hasunkba.

Következésképp jókora készleteket vittünk magunkkal, és gyorsfőzőt is. A doki önként vállalta, hogy elkészít nekünk egy-egy bögre gőzölgő kakaót, tojást süt, gyümölcslét és más finomságot tesz elénk, mikor álmosan bebotorkálunk a térkép-szobába, vagy a várakozó Cekkerek felé tartunk. A szakszervezet által előírt munkaritmushoz való rendíthetetlen ragaszkodás időnként különös következményekkel járt. Volt a Cekkerek közelében néhány faállványunk a készenléti rakéták és a vízibombák számára. Egyszer egy háromnapos vihar után összeforogva találtam őket. Emiatt a gépek fölfegyverzése jóval hosszabb és kényesebb műveletté vált, és másnap reggel járőrbe kellett mennünk. Megkerestem hát a hajóácsot, és megkértem, hogy szíveskedjen a lehető legrövidebb idő alatt megja-

vítani a törött állványokat. A vihar és a kialvatlanság miatt azonban nem követtem a napok múlását.

– Örömmel – felelte a hajóács. – Hétfőn ezzel kezdek.

– Hétfőn? Hát milyen nap van ma? Nem lehetne esetleg...

– Sajnos nem – tárta szét a karját a hajóács. – Szombat délután van.

Zökkenőmentesen zajlott az összecsiszolódás, s már elérkezett első kifutásunk előestéje, amikor egy szerencsétlen história egy hónapra partra kényszerített, s egyben meghozta azt a váratlan lehetőséget a doktorunknak, hogy megcsillogtassa seborvosi képességeit. Március hatodik napja volt. Korán elhagytuk horgonyzóhelyünket, hogy a délelőttöt valahol Arran előtt, még egy utolsó fedélzetre szállási gyakorlattal töltsük. Imbolygott is kicsit a hajó az erős szélben, de ez nem okozott gondot. Délután a szokásos kifutás előtti feladatainkkal foglalatoskodtunk: az orrban lévő raktárból felhoztuk a rakétákat és a bombákat. Én irányítottam a műveletet Két ember lent az orrban kezeli a csörlőt, közvetlenül a fejük fölött, a fedélzeten tízen-tizenketten várják – ott volt felállítva a csigasor –; ők rámolják majd az életveszélyes rakományt a készenléti állványokra. A rakétákkal sokkal könnyebb volt bánni, de a sokkal nehezebb mélységi bombák – egyenként vagy egy mázsát nyomtak – már némi gondot okoztak: ide-oda imbolyogtak, mikor a csörlő egyenként felhúzta őket néhány ujjnyira a fedélzet szintje fölé, ahol nyomban oldaluknak feküdt a szél. Ezért aztán két kézzel megragadtam a vastag drótkötelet, hogy amint a csörlő megáll, leállítsam a lengést. Negyedik-ötödik alkalommal, pontosan ebben a pillanatban, a csörlő kéretlenül eggyel többet fordult. Felül fogó jobb kezem a kábellel együtt a csigasor fémháza alá szorult.

– Vissza a csörlőt! Azonnal vissza a csörlőt!

Gyötrelmes másodpercek után indul visszafelé. Csaknem levágta két ujjamat. A mutatót és a középsőt. Odalent a doki-tól kapok egy morfiuminjekciót, csak aztán veszi szemügyre közelebbről a dolgokat. Kényes műtétekre nincs berendezkedve, ezért választást kínál.

– Csippentsem le őket? Egy másodperc az egész. De kórházba is szállíthatjuk. Ott esetleg vissza tudják varrni, de kábé egy hónapig nem repülhet.

Az utóbbit választottam, ami azt jelentette, hogy lemaradok az *Adula* első útjáról. Ennyit az OIF-ről. A doki bekötözött, amennyire csak tudott, a hajóhoz odafütyültek egy csónakot. Bepólyázott kézzel, morfiumtól kába fejjel vittek az öblön át a legközelebbi műtőbe, a largsi haditengerészeti kórházba. Aznap este repülőgéppel érkezett egy ember Maydownból a helyettesítésemre.

Bizarr események sorozata. Érkezés sötétedés után a kórház ambulanciájára, azonnal a műtőbe. Altatás; éjfélre talán végeznek velem. Hajnal tájt térek magamhoz egy kórteremben, horkoló matrózok között. Mi a fene...? Aztán eszembe jut. Jézusom! Hogy sikerült a műtét? Megtapogatom a jobb kezem: könyöktől az ujjam hegyéig gipszben van. Jó, jó... De *hány* ujjam hegyéig? Senkit sem látok, de valahogy muszáj meg tudnom. Felöltőben és pizsamában bolyongok ismeretlen folyosókon, végül találok egy ápolót.

– Miért kelt fel éjnek évadján az ágyából, uram? – tudja.

– Szeretném tudni, hány ujjam van.

Az SBA⁶⁷ figyelmesen végighallgatja szerencsétlen históriámat. Roppant együtt érző és segítőkész.

– Tudja mit, uram? Maga most szépen fekdjön vissza, én meg megnézem, megtalálom-e őket.

– Miféle őket? Kiket?

– Hát az ujjait, uram.

Ja persze. Nyilván ez az egyetlen módja. Visszavándorlok, ólomlábakon vánszorognak a percek, aztán lógó orral feltűnik ágyamnál az SBA.

– Roppant sajnálom, de mindet le kellett vágniuk. Eddig *fifty-fifty* volt, de most ellenem fordultak az esélyek.

Bevallom, lelombozódtam. A repülésre nem lesz többé gondom, viszont ujjak nélkül élem le majd az életem. Nyugtalan félálom, a reggelit eltolom magam elől, mosolytalanul nézek vissza a kilencórai vizitre érkező, mosolygó orvosra.

– Hogy levágtuk-e? Egy darabkáját sem. Lehet, hogy az egyik egy kicsit csúnya marad, de azt hiszem, mindkettőt sikerült megmentenünk.

Na és akkor az ápoló...? A magyarázat egyszerű: valaki másnak az ujjait találta meg.

Tizenkét napot töltöttem a kórházban. Mindkét ujjam két-két helyen törött el. Mikor lesztek a gipszet, döbbsen láttam, hogy mindkettő a normális mérete kétszeresére puffadt, szivacsos, bíborba játszó: felhasadozott rajtuk a bőr. Genny, alvadt vér. Itt valami nem stimmel. Talán végül mégiscsak amputálni kell.

– Jézusom. Ez borzalmas.

– Ugyan – így a sebész. – Gyönyörű. Kifejezetten gyönyörű. Szebbet remélni se lehetne.

Ujjaim napról napra közelítenek normális méretükhöz és formájukhoz. Csak épp a mutatóujjam első ízülete morzsolódott darabokra – annak már vége. Az első ujjperc megmaradt, de mozdíthatatlanul egybeforrt szomszédjával, továbbá lefelé és befelé görbült. Kényelmetlen volt (ma is az), megnehezítette a babra munkát. Apró tárgyak becsomagolása azóta is gondot okoz, és a ravasz meghúzása is nehezzé vált. Két gépelő ujjam közül odalett az egyik, egyre csak a szomszédos betűket ütöm; egy zongorista beletébolyodott volna. Viszont ha valaki iránymutatásért fordul hozzám, roppant praktikus:

– Csak menjen egyenesen előre, és az első sarkon forduljon balra.

Egy hónapig nem repülhettem, de mire a P raj visszatért az *Adula* első útjáról, már üzemképes voltam. Ilyen az én szerencsém: ez volt az egyetlen alkalom, mikor az *Adula* New York-banjárt, így lemaradtam a Manhattanról. De akadt vigaszom: közölték, hogy hazafelé vadászgépeket szállít, harminc-negyven Wildcatet hoz. Addig azonban tétlenségre voltam kárhóztatva. De nem tétlenkedtem. Mikor ismét hajóra szálltam, Pennynek már három hete késett.

Derűs találkozás Jake-kel és Charlie-val. Honnan tudhattuk volna, hogy hamarosan olyan közlről legyint meg minket a halál szele, mint még soha, s a véletlenek és a körülmények már-már csodával határos összejátszása kell majd a megmenekülésünkhöz?

Május elsején szálltunk le az *Adula*-n, ami már önmagában is rossz ómen volt.⁶⁸ Egy másik MAC, egy volt gabonaszállító, az *Empire MacRae* társaságában négy nap múlva egy nagy és gyors konvojval indulunk Halifaxbe. Május 9-én (és ezt csak ötven esztendő múltán tudtam meg) két német tengeralattjáró pozíciójelentését elfogták és megfejtették a GCCS szakemberei. Áz egyik, az *U546-26* (Zimmerman tengerész főhadnagy) körülbelül száznyolcvan kilométerre volt Cape Race-től, a másik, az *U1222* (Bielfeld tengerész főhadnagy) mintegy háromszázhatvan kilométernyire Uj-Foundlandtól keletre. Ekkortájt már csak ez a két U-boat tartózkodott az Atlanti-óceán nyugati felén. Mindkettő utasítást kapott, hogy közelítse meg a Halifax felé tartó konvojt. Ezt az olyan könnyelműen leadott, életfontosságú jelzést Blatcheyből azonnal továbbították a kíséret parancsnokának, aki nyomban új útvonalat jelölt ki a konvojnak, és parancsot adott mind a hét bevethető repülőgép felszállására. A következő három napban még hét ilyen felszállásra került sor.

Egy-kettő közülük kígyózás volt, a csellengőket kellett megkeresni és visszaterelni a konvojba, több mint fele azonban gyíkozás. Látni semmit sem láttunk, de tudtuk, hogy szinte egészen bizonyosan létfontosságú feladatot hajtunk végre azaz, hogy a tengeralattjárókat, amelyek radarjukkal előbb észlelnek minket, mint mi őket, a felszín alá kényszerítjük, mert ezzel megakadályozzuk, hogy támadásra alkalmas helyzetbe manőverezzenek.

Fokozatosan romlott az idő. Három napig annyira rossz volt – erős hullámozás és sűrű köd –; hogy nem is kaptunk felszállási parancsot. A konvoj egyenletes sebességgel haladt nyugat felé. Május 15-én kora hajnalban a repfőnök ébresztett: sürgős jelzést kapott a SOE-től. Dél-délnyugatra, tőlünk mintegy száz kilométernyire német tengeralattjárót észleltek a felszínen. A konvoj útvonalát mintegy harmincfoknyival észak felé fordították, és ha lehetséges, a hajnal első fényeinél szálljunk fel. Kettő gyíkozik a még adott terület fölött, a harmadik viperázik, hátha esetleg a közelünkbe ért már az ellenség.

Fel Briannel a repülőfedélzetre. Tiszta, csillagos éj. A szél sebessége időközben kilencven kilométer alá csökkent, de még mindig erős hullámokat vetett a tenger.

– Fel tudunk szállni – mondtam. – Az lesz a legjobb, ha te meg Villám gyíkoztok, Jack meg viperázik. Nyolc-nyolc rakétát vigyetek. Felszállás 07.40-kor. Én addig betájolom a kutatási körzetet, te pedig menj le, aludj még egy-két órát.

Egyikünk sem tudta – még Brian sem – milyen roppant fontosságú információhoz jutottunk. Ez volt a háború egyik legféltettebb titka. Jelen esetben mi azt hittük, hogy az adatok a HF/DF-től származnak, mivel a megjelölt pozíciók túl voltak a radar hatáskörén, és a GCCS-nek még hírért sem hallottuk. De természetesen Bletchey értesítette a kíséret rangidőjét, hogy Halifaxtói körülbelül ötszáz-ötszázhusz kilométerre Herr Zimmerman hamarosan *Frühstückjéhez* ül. (Herr Bielfeld hat-

száz kilométernyire volt dél-délnyugati irányban Cape Race-től, eléggé lemaradva mögöttünk; már nem jelentett veszélyt ránk nézve.)

06.30-kor megint ébresztő. Mindenki a híd alatti térképszobában. Brian két szomszédos hálózati négyszöget jelölt ki átkutatásra nekem és Villámnak. Eltérő útvonalon repülünk oda is, vissza is, így nagyobb területet tudunk lefedni. Gőzölgő bögrék: Moffat-féle kakaó. 07.15-kor felszállás a himbálózó, koromsötét repülőfedélzetről. Cekkereink már föl vannak fegyverezve, a földi személyzet ott nyüzsög körülöttük. A kapitány, aki már visszafogta a hajó sebességét, hogy a konvojtól kissé lemaradva szélbe fordulhasson, a hídról integet felénk. Imbolygó matrózléptekkel, tréfálkozva megyünk a gépekhez. Az enyém elől, pontosan középen, a másik kettő jobbra, illetve balra, kissé mögötte. A felszállás olyan, mint máskor. Fordul a hajó, keleten már dereng az ég alja. Hátrapillantva Jake rózsaszín arcát látom, mögötte Charlie vigyorog. Szemüveg le, „fék-tuskók ki!” jelzés. Kurta zöld villanás a hídról Brian tol. Teljes gáz. Tompított fények hunyorognak a fedélzet hosszán. Harminc-negyven másodperccel később elemelkedünk.

A felszállópálya dereka tájékán, anélkül hogy egy ujjal is biztatnám, a Cekker fölemelkedik. Finoman lenyomom az orrát, hogy sebességet gyűjtsék, felgyorsulok száztizenötre, és lassú emelkedőfordulóval visszakanyarodom a konvoj fölé. Fekete foltok csak az elsötétített teherhajók, egyszerre három-négy fér látóterünkbe. Ráállok ajaké által megadott irányra, nullára állítom a giroszkópot, százharmincra gyorsítok és emelkedem. Vörösen izzik a kipufogócső, időnként szikrafelhőket ereget.

Nagyjából egynapi hajóútra vagyunk Halifaxtói, körülbelül ötszáz kilométernyire, de még nem értük el a Golf-áramlat melegebb vizeit. Mióta jelentették a tengeralattjárjúj pozícióját, a konvoj maximális sebességgel, tizenkét csomóval halad északnyugat felé. Jake a becsült szélsősebesség és -irány alapján

már megtervezte az útvonalunkat; ha majd elég fény lesz, ellenőrizzük. Hátszéllel repülve negyven perc alatt érjük el kutatási négyzetünket, ahol e perctől kezdve egy óráig keresgélünk, ezzel mintegy négyezer négyzetkilométernyi területet fedve le. Dél felé repülve lassan világosodik az ég; előbb világoskék, majd felhőtlen acélkékbe fordul. Egyenként hunynak ki a csillagok, üres és végtelen tér a tenger. Villámot nem látjuk, már eltűnt kelet felé.

08.20-kor kezdjük a keresést, a nap is ekkor tör fel a tengerből. Repülési tervünk szerint egymástól huszonnégyszáz kilométernyire húzódó párhuzamosokban repüljük be a területet. Tizenkét-tizenhárom kilométernél messzebből még tökéletes látási viszonyok esetén sem tudjuk megállapítani, hogy csakugyan tengeralattjárót látunk-e, így van egy kilométernyi átfedés. Nem látunk ellenséget, és 09.20-kor elindulunk vissza. Ellenszélben kétszer annyi ideig tart az út, de úgy számolunk, hogy 10.45-re a fedélzeten leszünk.

Aztán röpké tíz perc alatt három megdöbbenő esemény.

Épp csak a láthatóság határán, ha nem csak káprázik a szemem, egy magányos hajó. Az Atlanti-óceán közepén! Ólálkodó tengeralattjárókkal a közelben!

- Oda nézzetek fiúk! Egy hajó van előttünk!
- Te megtébolyodtál. Képzeld.
- Szerintem a *Mary Celeste*⁶⁹ lehet.

Akkor nézzétek, mondtam, s mutatok jobbra kesztyűs kezemmel. Jake a szeméhez emeli a távcsövét. Hitetlenkedő pillanatok.

– Megáll az agyam, igazad van. Egy háromárbocos szkúner, csupasz árbocokkal. Mintha állna...

- Megnézhetném én is?
- Naná.

Atlanti-óceáni járőrözéseim során ez volt az egyetlen alkalom, hogy emberi élet jelével találkoztam. Egyébként csak a tenger. És akkor most ez a hajó, szinte méterre azon a helyen,

ahol életünk megmentéséhez hamarosan lennie kell: huszonkét kilométernyire előttünk. Irányt módosítok, egyenesen felé tartok. Öt perc múlva Charlie hangját hallom a fedélzeti telefonon.

– Mintha kezdenénk egy kicsit összezsúfolódni. Nem egy Swordfish az ott? Arra jobbra, elől.

Jake megint a szeméhez emeli a távcsövet (csak egy van hármunknak).

– De az, egy Cekker. Biztos Villám és Stan. Ezt nevezem pontos navigálásnak.

Mármost ez vagy merő véletlen, vagy remek repülőteljesítmény. Csaknem kétórányi tenger fölötti DR⁷⁰ röpködés után, mindenfajta navigációs segédeszköz nélkül, Villám meg én e percben pontosan az előírt repülési tervnek megfelelő pozícióban vagyunk. Vagy mindketten ugyanazt a fatális hibát követjük el. Ez a véletlen is kellett az előzőek mellé, hogy megmeneküljünk.

A harmadik esemény három perccel később következik be. Az én szeretett Peggym, az én gyönyörű Pegasus III-asom, az egész fegyvernem legmegbízhatóbb motorja egyszer csak úgy dönt, hogy eleget cipelt már minket. Rövid motorköhögésköpködés, aztán teljes, szívdermesztő csend.

Biztonságos magasságban visszavenni a gázt, hogy a motor csak „üresben járjon, kéjesen hallgatni a hirtelen támadt csendet, a merevítőkön dudorászó szelet, aztán lenyomni a gép orrát, mígnem kétszázhatvanra vagy még többre gyorsul lefelé suhantában, hátrahúzni a botot, és kivenni, míg le nem lassul az átesésközeli száztízre, s mindeközben csak alig érzékelhetően veszíteni magasságot – ez a Cekkeren való repülés leggyönyörűsegebb örömei közé tartozik. Már nem ennyire kellemes, mikor a hajtóerő hiánya teljesen váratlanul következik be, és alig ötszáz méterrel az Atlanti-óceán fölött.

Nem mintha egy pillanatra is komolyan megijedtünk volna, egyikünket sem fogta el a halálfélelem: volt még remény, hogy életre tudom köhögtetni a Peggyt. Ha mégsem, akkor sincs olyan rettenetes vész, mert az összes repülőgép közül a Cekkert a legkönnyebb egyben letenni a vízre, és még akkor is jó néhány percig lebeg rajta. *Maewestjeinknek*⁷¹ önmagukban nem sok hasznát vennénk, túlságosan hideg a víz, ezzel szemben van négy gumicsónakunk, és egy *maydayvél* azonnal megtörjük a rádiócsendet. Egyébként pedig itt van ez a vitorlás hajó, ez a hihetetlen mázli, itt van, most már egészen közel, csak arra vár, hogy kihalásson minket. Nincs miért betojni. Ám ekkor meg a biztonságba vezető ajtók egyenként bezáródnak előttünk.

Egyenesen a szkúner irányában, a lehető leglaposabb siklószögben tartva a gépet, rángatom a gázkart, próbálgatom a keverékszabályzót, bedobok minden trükköt, hogy életet lehelyek a motorba. Hiába. Ekkor megszólal Charlie.

– Bedöglött ez a rohadt rádió!

Hát ilyen nincs! Motor és rádió egyszerre! Ilyen viszonylag kis távolságról Charlie eddig mindig azonnal kapcsolatot teremtetett. Hála érte Istennek, hogy legalább itt ez a szkúner. Már alig kilencven méter. Gázt adok, visszaveszem, megint gázt adok, hátha a nagyobb fordulatszámától beindul. Csend.

– Figyelem! Kilövöm mind a nyolc rakétát! Charlie, te próbálkozz tovább!

Könnyíteni akartam a gépen, emellett a rakéták olyan sivítást csaptak, hogy a szkúneren mindenképpen hallaniuk kellett, még ha addig nem is vettek észre minket, ami persze kizárt. Lenyomom a gép orrát, és párosával kilövöm őket. Kissé a hajó elé célzok, rövidek is, pont ahogyan akartam. Ötven méterre süllyedve feladom a motorral folytatott harcot, és készülök a fürdésre.

Már széllal szemben haladunk, így repülünk egyenesen előre. Az utolsó pillanatban hátrarántom a botot, hogy a gép le-

ejtse a farkát, és az fogjon először vizet. Az ütközés pillanatában nem lehet több ötvenöt kilométernél. Szépen leül a gép.

Így visszatekintve különösnek tűnik, de mindhárman ropant bizakodóak voltunk. Nekem az értékes gép elvesztésén kívül csak az okozott némi aggodalmat, hogy a nagy gumicsónak, amelynek vizet éréskor automatikusan ki kellett volna lövődnie és felfújódnia, a helyén maradt. Volt viszont fölöttem, a felső szárnyon egy biztonsági kioldó. Kicsatoltam az ejtőernyőmet, és egyszemélyes gumicsónakkal együtt a pilótaülésben hagyva fölegyenesedtem, hogy meghúzzam. Még a lábam se lett vizes. Meghúztam a kioldót, de továbbra sem történt semmi. Az első nyugtalan érzés. Álltam a szárnyon, és rángattam a kioldókábelt, mígnem a Cekker süllyedni kezdett alattam a hatezer méter mély vízbe.

Csak ebben a pillanatban kezdtük felfogni, hogy a dolgok nem is állnak annyira jól. Öt perccel később már biztosak voltunk benne. Jake és Charlie már a tengerben volt, kiabáltak, hogy menjek én is, kellemes a víz. Tényleg az volt – harminc másodpercig. Míg bele nem kerültünk, nem érzékeltek, milyen erős a hullámozás, és milyen dermesztően hideg a víz. Még nem értük el a Golf-áramlatot, nem sokkal haladta meg a fagy-pontot. Ami még ennél is rosszabb volt: Jake gumicsónakja az ütközéskor előrerepült és nem tudta elkapni, az enyém meg a géppel együtt süllyedt el. Csak Charlie-é maradt, abba viszont hárman nem fértünk bele.

Így aztán csak kapaszkodtunk bele; amennyire tudtunk, felhúzódtunk rá, de deréktól lefelé így is a vízbe lógtunk. Már nem ugrattuk egymást. A hideg rettentő gyorsasággal igyekezett hatalmába keríteni minket. Jake-et és Charlie-t hamarosan erős tengeribetegség fogta el. Igen, de még mennyire hogy lehet tengeribetegséget kapni olyan hullámozásban egy gumicsónakba kapaszkodva, még akkor is, ha ez addig a hajó leg-erősebb imbolygásakor sem került szóba. De legalább tudtuk,

hogy csak percekről van szó, mert a szkúner alig négy-öt kilométernyire volt tőlünk, jöllehet a víz színéről az erős hullámban nem láttuk.

Csak egyetlen apróságról nem volt tudomásunk: nem vettek észre minket. Sejtelmük sem volt a létezésünkről. Az egyre nagyobb veszélyben forgó létezésünkről.

Mint később kiderült, egy Nova Scotia-i halászhajó volt, a *Kasagra*. A Halifaxtól nem túl messzire eső Lunenburgból futott ki. Észak felé voltak kivette a hálói, azon az oldalon jártak a csónakjai is, akkor szedték föl az éjszakai fogást. Mi meg délről közeledtünk. Mindenki a munkával volt elfoglalva, őrséget nem adtak, senki nem látott-hallott minket, még a süvítő rakétákat sem. Életünk most már a másik Cekker személyzettől függött. Ők azonban fiatalok és tapasztalatlanok voltak. Látták-e, hogy befürödtünk? Láttak minket egyáltalán? Perceken belül, mikor Villám Parkin mélyrepülésben elhúzott fölöttünk, választ kaptunk a kérdéseinkre.

Neki köszönhetjük az életünket. Azonnal átlátta a helyzetet. Ha a mindennel fölszerelt nagy gumicsónakban ültünk volna, nem kellett volna izgulni. Így azonban, félig a vízbe merülve legföljebb egy óránk lehetett még. Az örült hajó meg csak halászott. Villám semmiképp nem tudott csónakot dobni nekünk, viszont jelezhetett a *Kasagra*-nak, hogy jöjjön értünk gyorsan. Stan Holness, a megfigyelője már villogtatta az Aldis-lámpát.

Ekkor azonban kiderült, hogy a legénység egyetlen tagja sem ismeri a morzeábécét. Azt hitték, hogy Stan a nemzetiségük felől érdeklődik. Találtak egy óriási brit kereskedelmi lobogót, kifeszítették a fedélzeten. Nem, nem, nem. Villám ekkor több bukórepülést csinált az irányunkban, visszatért a *Kasagréhoz*, megbillegttette a szárnyait, megint visszajött hozzánk, füstbójákat dobott le, megbillegttette a szárnyait, kilőtt egy vörös rakétát.

Ezalatt mi egyre nehezebben tartottuk magunkat. Húzott minket a tenger. Minden csepp energiánkra és kitartásunkra szükségünk volt, hogy kapaszkodni tudjunk az alig egyméteres gumicsónakba. És centiméterről centiméterre csúsztunk lefelé. Hamarosan már nyakig merültünk a vízbe.

Néhány perccel később úgy éreztem, nem bírom tovább. Emlékszem, mondtam is a társaimnak, hogy nem bírok tovább kapaszkodni, és talán nem is érdemes. Szótlatlanul néztek rám. Gondolom, valami hasonlót érezhették ők is, de csak én mondtam ki. Egyszerűen kezdett elviselhetetlenül erős lenni a fizikai terhelés. Nagyon közel járt hozzám a halál, a könnyű és szinte várt kiút. Ha két percen belül nem történik valami, elengedem a gumicsónakot, elsodródok néhány méternyire, aztán hangtalanul és talán hálásan eltűnök a hullámvázban.

De egyszer csak, pontosan ebben a percben:

– Nézzétek! Nézzétek! Jézusom!

És ott van, látszik, hogyan fröccsen kétfelé a vízpermet az orrhullámai peremén, ott jön föl-le lovagolva a vízen a *Kasagra*. Kibontakozik a teljes hajó. Csónakot tesz lejönnék értünk.

Később mindhárman emlékeztünk rá, hogy láttuk felénk indulni a csónakot. Odajött mellénk. Erős karok nyúltak le értünk. Onnantól egyikünk sem emlékszik semmire. Mindannyian messze erőnkön felül tartottuk magunkat, mert muszáj volt, az utolsó tíz percben már csak az éltetett minket, hogy közel a segítség. Abban a pillanatban, mikor már nem volt rá szükség, mikor már elmúlt az életveszély, mindhárman eszméletünket veszítettük, még mielőtt a csónakba emeltek volna minket. Stan stoppere szerint ötvenegy percet töltöttünk a vízben.

Sárga fényű lámpa himbálózik fölöttem, lassan, a hajó bókolásával egy ütemre ring. Fekszem, fejem a testemmel egy szintben, durva kéz pofozgatja az arcom, kinyitja a számat. A sárga

fényű lámpa himbálózik. Előrehúzzák a nyelvemet, néhány csepp perzselő ital. Fuldoklósszerűen köhögök, de valahogy sikerül lenyelni, és félig fölemelni a fejem. Körülpillantok. Szakállas arcok néznek le rám, torokhangú beszélgetés foszlányai, valaki erős akcentussal rám szól angolul: feküdjek nyugodtan. Elér tudatomig a mellbe vágó igazság: németek! Fekszem, fülelek, suttogva beszélgetnek körülöttem. Eléggé ismerem a nyelvet, hogy biztos legyek a dolgomban. Zavaros emlékek villannak fel; a közelben portyázó tengeralattjáró-falka. Az egészet periszkópon át figyelték, megvárták, míg Villám és Stan elrepül, aztán följöttek a szkúnerre, és elraboltak minket! Fogoly vagyok egy tengeralattjárón, most visznek Kiéibe vagy Hamburgba! De hol a fenében vannak a többiek?

– Jake! Charlie! Hol vagytok? Mi történt?

– John! John! Hát élsz?!

– Jake! Magasságos ég!

Felkönyökölök, fejem az ismerős hang felé fordítom. Jake és Charlie egy-egy olyan priccsen fekszik, mint én, egymás mellett, félmeztelenül, csak testük felső része van betakarva, matrózok vödörből tengervízzel locsolják a lábukat. Lenézek: én is ugyanezt a kezelést kapom. Semmit sem érzek. Mindenki mosolyog, boldog. Uram az egekben! Ez egy petróleumlámpa! Tengeralattjárón nincs petróleumlámpa! Se ilyen faácsolatú válaszfal!

– Most pihenni kell – mondja mellettem egy szakállas arc.

– Iszik még konyak. Maga volt legközelebb halálnak.

Körülbelül egy óráig lehettem eszméletlen, én tértem magamhoz utoljára. Nem nagy dicsőség. A *Kasagra*-n voltunk. A matrózok elmagyarázták, hogy német származású lunenburgiak, mind hű kanadaiak, bár némelyikük alig beszél angolul. A parti rádiójuk közölte velük, hogy a konvoj egyik kísérőhajója, egy korvett már elindult értünk, négy-öt óra múlva ideér. Addig ők a gondunkat viselik.

Moffat doktor ezalatt az *Adulá*-n a haját tépi: tudják ezek a halászok, mi ilyenkor a teendő? Ha túl gyorsan melegítik föl a lábunkat, elüszkösödhet és esetleg amputálni kell. Nem tudta, hogy a *Kasagra* rádió-összeköttetésben áll a parttal, azt hitte, semmiképp nem tudja eljuttatni üzenetét a halászokhoz. De fölösleges volt az aggodalma. A halászok életük során már sok ilyen esettel találkoztak, nagyobb gyakorlatuk volt az ilyen esetek kezelésében, mint neki. Mindent a lehető legjobban csináltak.

Kevés emlékem maradt a szkúneren töltött órákról. Az értünk küldött korvettnak, amely a Royal Canadian Navy [Királyi Kanadai Haditengerészet] hajója volt, sikerült eltávolítania magát, és csak kora délutánra keveredett oda hozzánk. Hordágyra szíjaztak, úgy kínlódtak át minket a még mindig erősen hullámozó tengeren a korvettre. Valaki közben lecsórta egyenruhámról a szárnyakat – legyen vele boldog. Már besötétedett, mire utolértük a konvojt.

Azt hittük, rögtön az *Adulárra*. visznek minket, de előbb a kórházhajóra kerültünk. Minden konvoj egyik hajója ennek volt berendezve: orvosokkal, ápolókkal, mindenféle felszereléssel, műszerrel. Mikor néhány hajó elsüllyedt, a kórházhajók rettenetesen zsúfolttá váltak, most azonban rajtunk kívül nem volt páciensük. Mindenki nagyon kedves volt, de várakozásainkkal ellentétben nem dédelgettek.

Még mindig fennállt a veszély, hogy ha a kelleténél gyorsabban megszűnik át, elüszkösödik a lábunk. A kezelés – ma már nem alkalmazzák – abból állt, hogy combtól lefelé jéggel teli üvegpalackokkal bástyáztak körül minket. Az első tizen-nyolc órában folyamatosan jégeltek, a következő tizen-nyolcban (közben befutottunk Halifaxbe) egyik órában jégeltek, a másikban nem, aztán csak minden harmadik órában. A doktor időnként tűt szúrt a lábunkba, hogy lássa, érezzük-e már. Három napig semmit sem éreztünk, de azután gyorsan felépül-

tünk. Az *Adula* hat nappal a lábfürdők után hazafelé készült, alig négy napot vett igénybe a fordulása. Nekünk még nem lehetett hasznunkat venni, de mi is vele akartunk tartani. Em-lékszem, az indulás előtti este kiengedtek minket a városba; mankón botorkálva duhajkodtunk Halifaxben.

Nagyon szerettem volna felszállni, csak hogy bebizonyítsam magamnak, képes vagyok rá. Május 22-én, a házassági évfor-dulómon, egy nappal a kifutásunk után a kíséret rangidős tiszt-je kétgépes járőrözést rendelt el. A hajó kikötéskor vételezett egy tartalék Cekkert is, csak nem volt, aki vezesse. Megkértem Briant, hadd szálljak fel én elsőként, s mialatt ők is a levegőbe emelkednek és elindulnak járőrbe, én egy-két gyors kör után leszállók. Jó idő volt, a tenger sima, úgyhogy beleegyezett.

Közeledett a D-nap⁷² (természetesen mi még nem tudtuk), tódult az ember és az áru Angliába, és a miénk volt minden idők egyik legnagyobb atlanti-óceáni konvoja: több mint száz hajó alkotta. Kíséretük mindössze egy fregattból és négy kor-vetből állt, valamint két MAC-ből, amelyek összesen hat Cek-kerrel dicsekedhettek. Az egész út nyugalmasan telt, ellensé-get nem láttunk, nem hallottunk. Abban a pillanatban, mikor az *Adula* azon az emlékezetes reggelen szélbe fordult, ráeresz-tettem a teljes gázt az új Cekkerre, és száz méter után már el is emelkedtem (legénység és fegyverek nélkül könnyebb volt fel-szállni). Csináltam egy meredek jobb kanyart, és alig egy perc múlva, mikor a harmadik gépünk is felszállt, már leszálláshoz közeledtem. A lábam nem érezte a csűrőkormányt, de ez nem-igen számított, mert álmomban is meg tudtam volna csinálni; elkaptam az első kötelet. Fent jártam a levegőben, ismét igazi elememben. Úgy éreztem, minden rendben lesz.

Ez volt az az átkelés, amelynek során egy közismert kártyajá-ték teljesen a hatalmába kerített minket. Pedig sokféle mó-don el lehetett ütni az időt. Jó időben, mikor nem repültünk,

a repülőfedélzet afféle falusi nagyrétté alakult át, ott gyűlt össze mindenki. A nagy, tágas térség mindenre alkalmas volt, még sétára is: hatszor oda-vissza majdnem pontosan egy mérföldet tett ki. Labdajátékokat ugyan nem lehetett játszani, *fedélzeti hokit* öt-öt fős csapatokkal azonban, amelynek érdekességét a fékezőkábelek csak fokozták, annál inkább. Nem számított, hány pakk repült a tengerbe: Chippy [forgács], a hajóács kimeríthetetlen készlettel látott el minket. Esténként sakkoztunk, dámáztunk, ment a tombola, a huszonegyezés, a whist, a monopoly. Egyesek még olvastak is.

Az *Adulá*-n azonban a póker volt a legnépszerűbb. Egy kisebb társaság minden este összejött a társalgóban. Egyre több tisztet vonzott magához a kártya örvénye. Sokuk még sose játszott addig, és a póker köztudottan magas tandíjat követel - már ha pénzben játszva tanulja az ember. Ekkorra már folyamatosan működött az iskola, néha kettő-három is, napszálltától hajnalig. Néha még kutyaórség idején is.

Közismert az is, hogy a póker tétjei már egy kurta este leforgása alatt is fölöttébb hajlamosak az emelkedésre, hát még egy óceáni átkelésnél. Ez a tét még nagyobb, ha nincsenek zsetonok, és még ennél is nagyobb, ha nem minden egyes leosztás után fizetnek, hanem csak felírják. A parti feloszlásakor aztán kiderül, hogy egy-egy játékos tétjeinek összege akkorára rúg, amekkorát mindössze három tízfontos tényleges birtokában egészen biztosan nem kockáztatott volna, ha -5 helyett egy valódi ötfontost lát.

Februárban kezdtük, mikor először futott ki velünk a hajó. Pennys tétekkel kezdtük. Mire elérkeztünk ahhoz az időszakhoz, mikor majdnem levágtam két ujjamat, már shillingekben játszottunk, s a bank alkalmanként egy-egy fontra is fölment. Ezen az úton már nagyon magasan jártunk. Volt parti, ahol csak a sima beugró öt shilling volt, a nyitólicit szintén, és az ötshillinges emelések se mentek ritkaságszámba.

Ahogy közeledtünk az ír partokhoz, úgy közeledett a számonkérés napja. Mikor az utolsó parti is feloszlott, Jake meg én bevittük a *főkönyvet* a kajütünkbe. Nem állíthatnám, hogy mi voltunk a világ legjobb játékosai, de legalább ismertük a játékot. És általában szerencsénk is volt. Húsz-harminc játékos közül csak mi ketten maradtunk pluszban, összesen kábé négyszáz fonttal. Ez ma körülbelül tízezer. Úgy éreztük, hogy ez nevetséges. A legtöbbet vésztők – a fiatalok negyedik tiszt meg egy kishadnagyocska – hónapokra eladósodtak, miután egészen eddig a kijózanító pillanatig csak képzetes pénzben játszottak. Így aztán a tengerbe hajítottuk az elszámolást.

Attól fogva csak gyufaszálakban játszottunk.

Villám és Jack kivitte a partra a két üzemképes Cekkerünket. Jake, Charlie meg én, akik hivatalosan még nem repülhettünk, elmentünk az *Adulá*-val Gourockba, onnan csónakon, majd vonaton Maydownba. Penny már határozatlan idejű betegszabadságon volt, számítani lehetett rá, hogy hamarosan leszerelik a wrenektől. Azokban az időkben még nem létezett korai terhességmegállapítás, Pennynek azonban alig kéthavi terhesség után sikerült meggyőznie közelgő anyaságáról a haditengerészet egyik barátságos orvosát, mondván: rettenetesen kívánja a sült hagymát. És különben is elmaradt két havija. Penny tehát betegszabadságon, Jake, Charlie meg én kétheti *túllélésin*. Át a határon, haza Killegarba, ott ért minket a D-nap. A lábam még érzéketlen volt és hónapokig zsibbadt, de hamarosan már bot nélkül tudtam járni.

Újabb zöld borítékos távirat. Azonnal térjek vissza és szedjem össze a holmimat: új feladatot kapok. Mi a fenét? Hamarosan kiderült.

VIII.

A MADÁRELESÉG ÉS MÁS MESÉK

Szerencsére Jake és Charlie is ugyanazt az utasítást kapta: kölcsönadtak minket a Parti Parancsnokság alá rendelt 816-os századnak, Cornwall, közelebbről a Perranporth lesz a támaszpontunk. A D-nap után várható, hogy a németek erős tenger-alattjáró-offenzívát indítanak a La Manche csatornán hajózó konvojok ellen. A RAF védi őket, a 816-osok besegítenek. A *Repülő Cekkerek*. Hihetetlennek tűnt. Már 1942-ben is elég kínos volt avitt kétfedelűinkkel egy RAF-reptéren leszállni. Most, két évvel később, mikor már modern gépek hatalmas flottája állt rendelkezésükre, még mindig igénybe vették a Cekkerek támogatását.

A reptér a cornwalli part északi szakaszán feküdt, egy meredek falú fennsík peremén. Éjjel-nappal repültünk, de a várt ellenség csak nem mutatkozott. Járőröztünk a La Manche csatorna fölött, a St. George-csatorna fölött, a Bristol-csatorna fölött. Sose láttunk semmit. Penny odaköltözött a faluba, kivettünk egy kis házat. Volt egy szolgálati oldalkocsis motorom, azzal száguldoztam a reptér és a ház között, nemegy-

szer -járőrözésből jövet – hajnali négykor. Olyan volt, mint egy nyaralás.

Az idő azonban néha egyáltalán nem volt nyárias, s ilyenkor kiviláglott, hogy talán mégsem volt teljes örültség Cekkereket küldeni erre a feladatra: abszurd lassúságuk és páratlan manőverezőképességük révén olyankor is tudtunk repülni, mikor az egész RAF földre kényszerült.

Két újítás is segített minket ebben: a jelentősen feljavított, száz méteren belüli pontosságú fedélzeti lokátor, és a rádió-magasságmérő. Ez utóbbi háromméteres pontossággal adta meg a magasságunkat. (A korábbi magasságmérők, amelyek működése a légnyomásváltozáson alapult, a felszállási pont-hoz viszonyított magasságot adták meg, és megbízhatóságuk attól is függött, hogy a légnyomás változatlan maradt-e. A rádió-magasságmérő egy pillanat alatt jelezte, milyen magasban vagyunk az alattunk elterülő tenger vagy föld fölött.)

És mégis... Mégis úgy éreztem, valahogy másképp repülök. Egy ilyen „majdnem halál” után, amit az immár negyedik teljes motorleállásom okozott, oly sok kaland és balszerencse után a repülés soha többé nem lett olyan, mint annak előtte. Már nem lobogott bennem a lankadatlan optimizmus, nem élt bennem az a játékos bizonyosság, hogy hazarepülök. Egyre gyakrabban jutott eszembe, hogy ha az ember elég sokat oszt egy pakliból, előbb-utóbb előbukkan a pikk ász.

Mikor egy pilótában megfogannak az ilyen és hasonló kéte-lyek, ez az első jele annak, hogy „bekapja a tikket” – ahogy mondani szoktuk. Nem komoly eset, de ez csak a kezdet. A második repedés a páncélon. A kór végső szakaszában a *betikkelt* pilóta képtelen rávenni magát a felszállásra, ha pedig mégis, olyankor komoly veszélyt jelent a társaira. Ha nem vágja föld-höz magát, előbb-utóbb észreveszik, és leszállítják a gépről.

A parti őrsegnél töltött hónapról repülési naplóm beszédes bejegyzései árulkodnak. Június 26. Korábbi visszatérés, időjá-

rás. Július 8. Visszatérés, alacsony olaj nyomás. Július 18. Visszaforulás, olajnyomásmérő nem működik.” Ürügyek. Mindig mielőtt járőrbe mentem volna.

Teljesen a RAF irányítása alá voltunk rendelve, amelynek teljesítménye éppenséggel nem mindig volt káprázatos. Július 9-én hajnaltájt, egy háromórás járőrözésből visszafelé jövet, a cornwalli part északi szakasza mentén, radarral navigálva haladtunk, mikor váratlanul kedvezőtlenre fordult az idő. A felhőalap hamarosan hetvenöt méterre ereszkedett, sziklatetőn lévő repülőterünk pedig körülbelül hatvanméternyire helyezkedett el a tengerszint fölött. Szóltam hát Charlie-nak, hogy kérjen időjárás-jelentést. Annak rendje-módja szerint meg is kérdezte: MILYEN A NARANCSOD?

Azonnal jött a válasz: NARANCS ÉDES.

Ennek ellenére hamarosan még lejjebb kényszerültem. A felhőalap már hatvan méterre süllyedt, már minden valószínűség szerint a fennsík szintje alatt jártam.

– ERŐSÍTSD MEG A NARANCSOT! – kérte Charlie.

– NARANCS MÉG MINDIG ÉDES – érkezett a felelet.

A reptértől északra voltunk, és erősen közeledtünk hozzá. Még tíz perc tenger, aztán a part. Jake a lokátor segítségével megadta a hazafelé vezető útvonalat. Elképzelhetőnek tűnt, hogy a felhő csak a tengert üli meg, és a szirteknél bámulatos módon eloszlik, de ez azért elég valószínűtlennek látszott. Koromsötét volt, épp csak ki tudtuk venni a hullámokat. Közvetlenül a felhők alatt haladtam, de így sem repültünk huszonöt méternél följebb. Jake pontosan megadta a partfal távolságát (akkor már tökéletesen megbíztunk a radarban).

– Két mérföld... Egy... Fél mérföld...

Négyszáz méter tájékán (tíz másodpercnyi repülőidő) elkarnyarodtam. Semmiképp nem lehetett leszállni. A meteorológiai iroda feltehetőleg csak a korábbi előrejelzései alapján tájékoztatott minket, a „ténylegest” nem nézték meg.

– Mondd meg nekik, Charlie, hogy dugják ki azt a hülye fejüket az ablakon!

Megmondta betűről betűre. Partközeiben körözni kezdtünk. Jó néhány perc eltelt, mire válaszoltak.

–BOCSÁNAT. NARANCS RENDKÍVÜL SAVANYÚ.ÚJ IRÁNYA PRESTWICK

Még ebben a veszélyes helyzetben is muszáj volt röhögnünk. Mert nem volt elég, hogy csak a narancsot ítélték meg rosszul, de annyira megszokták már, hogy Liberátorokat és Catalinákat irányítanak, hogy egy apróság elkerülte a figyelmüket: alig egy órára való benzin lötyögött a gépünk tartályában. A skóciai Prestwick ezzel szemben négyórányi repülésre volt tőlünk. Zavart csend fogadta, mikor ezt közöltük velük. Utasítottak, hogy próbáljunk eljutni St. Evalra, egy közeli és alacsonyabban fekvő reptérre.

Valahogy nagy keservesen sikerült is, bár közben kis híján ledöntöttünk egy templomtornyot. Teljesen beborult az ég, a felhők lába húsz méterre lógott, és előttünk már három órája nem szállt le gép. A narancs citromnak bizonyult, de letettük magunkat.

Ezekkel az őrzáratokkal csak az időt pocsékoltuk. Tehetetlen, lefojtott dühünk nőttön-nőtt, s ez időnként egy-egy dalban is megmutatkozott. A János bácsi a csatában” dallamára bömböltük századunk versifikátora, Bob Lepage klapanciáját:

*Vissza hát a nagy vizekre,
vissza hát a tengerekre,
mert ott jól lehet szunyálni,
és a hullám elringat.
Vissza hát a tengerekre,
vissza hát a nagy vizekre,
olcsón ott lehet piálni,
és nincs járőr, s Perranporth.*

Reményeink hamarosan teljesültek. Ekkortájt már annyira felszaporodott a Barracudák és az Avengersok száma, hogy a 816-osok már nem alkothattak önálló egységet. Augusztus 2-án átrepültünk Maydownba, hogy csatlakozzunk – én immár másodszer – a 836-osokhoz, és a MAC hajókhoz.

Ekkor tudtam meg, hogy Ransford Slater meghalt. Tragikus, fölösleges veszteség volt. Miután oly sokszor és egy karcolás nélkül bizonyította hősiességét, Derry zöld dombjai fölött vesztette életét: néhány méterrel alacsonyabbra ereszkedett a kelleténél – ahogy olyan sokan mások.

Halálakor a század ereje teljében volt, több mint kilencven gépet számlált. Több hónapon át tizenkilenc MAC hajó állt szolgálatban. Nyugodtan kijelenthető, hogy az atlanti csatát megnyertük. A németek júniusra minden tengeralattjárójukat *schnorkel*-el [légperiszkóppal] szerelték föl, aminek köszönhetően korlátlan ideig víz alatt tudtak maradni. Ezen túlmenően az előző év (1943) szeptembere óta akusztikus torpedókkal is rendelkeztek, amelyek automatikusan be tudták tájolni magukat a hajógépek zajára. A tengeralattjáró-parancsnokok új eresztése gyengébbnek bizonyult az előzőnél, ráadásul ha nem volt épp köd vagy vihar, gyakorlatilag folyamatos repülőfedezettel kellett szembenézniük, és a kísérőhajók is egyre jobb műszereket és módszereket alkalmaztak ellenük; kifejezetten vonakodtak támadást indítani. Az atlanti konvojok vesztesége átlagban havi egy hajó alá csökkent. A Fleet Air Arm története során először került abba a kellemes helyzetbe, hogy a szükségesnél több lapostetejűvel rendelkezett. Hamarosan el is döntötték, hogy négy MAC hajót „vissza kell alakítani normál kereskedelmi célokra”.

Mialatt mi Cornwallban röpködtünk, az *Adula* két atlanti-óceáni retúrt is lebonyolított, s légi személyzete ismét indulás előtt állt. A 816-osok áthelyezett repülőiből új P raj alakult, ezúttal is az én parancsnokságom alatt; mi kísértük a követke-

ző konvojt. Lévén társaim mind gyakorlott, kipróbált repülők, *összerázódásra* nem volt szükség. James Mason (becenevén Jazzmazz), és megfigyelője „Tug” Street korábban egymaguk elsüllyesztettek egy német tengeralattjárót, amiért DSC-vel tüntették ki őket. Harmadik pilótánk egy kemény kis kivi (új-zélandi) volt, Ralph Cocklinnak hívták, kék szemű megfigyelőjét Dicky Mablynak.

Ettől az időponttól egészen karácsonyig ingáztunk Gourock és Halifax között. Felszerelésünk ugyanaz volt, mint 816-os korunkban, csak sokkal jobb radarokat kaptunk (rádió-magasságmérőt viszont nem). Ez a radar tizennyolc-húsz kilométeren belül érzékelte a felszínen hajózó tengeralattjárót – nyugodt időjárási körülmények és tapasztalt kezelő esetén még messzebből is. Mindeközben azonban a németek is javítottak a lokátoraikon, miáltal még mindig előbb tudták észlelni a normál, ötszáz méteres magasságban járőröző repülőt, mint az őket. Az új U-boat-parancsnokoknak mind gyakrabban kellett lemerülési utasítást adniuk amiatt, hogy radarernyőjük légi veszélyt jelzett. Így aztán ha nem akartunk beleőrülni az unalomba, folyamatosan emlékeztetnünk kellett magunkat, hogy a tengeralattjárók felszín alá kényszerítésével létfontosságú feladatot látunk el.

Ekkorra már szokássá vált, hogy a konvojokat két-két MAC kísérte. Következő odafelé utunkon a *Macoma* volt a társhajónk. A konvoj gyors hajókból állt, csak tizenkét napot töltötünk a tengeren, de a P kötelék huszonegy őrzőjáratot repült, a *Macoma* pilótái szintén. Ezek fele az út két középső napjára koncentráldott, mikor a műszerek többször is jelezték tengeralattjárók jelenlétét, ezért a kíséret parancsnoka a nappali órákban folyamatosan járőroztetett, és szükség esetén offenzív kutatást is sokszor elrendelt.

E két nap vége felé úgy éreztük, bármely pillanatban történhet valami, ami miatt akcióba kell lépnünk. Egyik alkonyat-

kor viperázásra szálltam föl. Ez, mint említettem, védekező jellegű, előre-hátra repülést jelentett a konvoj előtt, fordulónként körülbelül harmincöt kilométert. Tizenöt-tizennyolc kilométerrel jártam a legelöl haladó kísérőhajó előtt, amelyet a sűrűsödő homály és a mind rosszabb idő miatt nem láttam. Viharos, baljós este volt, a szél ötvenöt kilométer fölötti, ami nagyon lelassította a földhöz viszonyított sebességemet, mikor az északi szakaszokon pontosan vele szembe kellett repülnöm.

Az utolsó ilyen szakaszon mellbe vágó jelentés érkezik az *Adulá*-tól, Briantól: RADAR FELTEHETŐLEG TENGER-ALATTJÁRÓT JELEZ. POZÍCIÓJA 279ZZ10.⁷³ AZONNAL KIVIZSGÁLNI. TÁMOGATÁSÁRA KÉT GÉP SZÁLL FEL.

– Jézusom! – mondta Jake. – Alig kétmérföldnyire tőlünk! Irány 354. Pillanatokon belül föl kell tűnnie, de üres az érző.

Néhány fokkal jobbra fordulok. Teljes gáz. Rakéták ellenőrzése. Két percen belül a megadott helyre érünk. De csak a tenger.

– Lemerülhetett a piszok.

Ekkor azonban, mikor épp körpályára állok, újabb jelzés jön Briantól: JELENLEGI BECSÜLT POZÍCIÓ 287ZZ12. MINDKÉT GÉP FELSZÁLLT.

További kétmérföldnyivel nyugatabbra. De miért nem látjuk még? Egy pötty sincs a képernyőn. Rohamosan sötétedik. Odaérünk az új pozícióra: semmi.

– Figyeld a többieket.

Megint körpályára állok. Hamarosan megpillantjuk a kelet felől közeledő két gépet: a SOE parancsától számított kilencedik percben már levegőben voltak. Feléjük kanyarodom, hogy átvegyem az irányítást. Miközben összeállunk, újabb jelzés érkezik; a kíséret parancsnoka nyilván radaron követte a két Cekker útját.

– RADARJELÜK MOST OLVADT ÖSSZE A TENGERALATTJÁRÓÉVAL. KÖZVETLENÜL MAGUK ALATT KELL LENNIE. LÁTNAK VALAMIT?

– SEMMIT – válaszolja lakonikusan Charlie.

Szétválunk, hogy még a teljes besötétedés előtt a lehető leg szélesebb területet tudjuk átkutatni, aztán már nem érdemes folytatni. Másfél percen belül száll le a három Cekker, noha sötét van, mint a pokolban, és a fedélzeten hetvenöt kilométeres szél fúj.

Nem sokkal ezután megoldom a láthatatlan tengeralattjáró rejtélyét, amely még akkor is a felszínen maradt, mikor már három Cekker röpködött fölötte. A kíséret rangidős tisztje melléfogott egy kicsit: az *én* radarjelemet értelmezte tengeralattjáróként. Egyenesen énrám vezényelt. Mikor észak felé haladtam, természetesen a jelem is észak felé mozgott. Mikor összehaláloztam a többiekkel, összeolvadt a két jel.

Ekkor azonban ezt még csak nem is sejtettük. A SOE – őt is meg lehet érteni – sose ismerte be előttünk a tévedését, de pontosan tudta, mi történt. Erről akkor győződtem meg, mikor harmincnégy esztendővel később a levéltárban megtaláltam gondosan lefűzött jelentését.

Október 18-án szálltam fel utoljára Jake-kel. Nem sokkal előtte tértünk vissza Halifaxból. Tengeralattjárók nem mutatkoztak az út során, ezzel szemben a miénken kívül még két MAC hajó kísérte a konvojt, összesen tíz géppel. Emiatt és a gyakran kedvezőtlen időjárás miatt keveset repültünk: elsején virradat előtt egy viperát, 6-án hajnal előtt gyíkot, 13-a hajnalban kígyót (egy csellengőért kellett visszamennünk és a nyájhoz terelnünk), 14-én vipera, 16-án megint. Másnap mi csak készenlétben álltunk, mert a MAC hajók felváltva adták a légi fedezetet, s így méltóképp meg tudtuk ünnepelni a születésnapomat. Másnap reggel a macskajajunk ellenére is elrepültünk Maydownba.

Jake-et üzenet várta, hogy elérkezett a pihenési periódusa. Minden percben várható volt, hogy áthelyezik egy kiképzőszázadhoz. Tizenhárom hónapig repültünk együtt, nehéz volt a búcsú.

Egy frissen végzett repülőiskolást, egy Wright nevű fiatal megfigyelőt neveztek ki a pótlására (jóllehet Jake valamennyiünk számára pótolhatatlan volt). Kötelékvezető voltam, a szokásoknak megfelelően a legtapasztaltabb megfigyelővel kellett volna repülnöm, de nem akartam felbolygatni a kialakult csapatokat, ezért magam mögé ültettem. Éppenséggel nem szolgálta megelőlegezett bizalmam erősödését az az eset, amely egy navigációs gyakorlat alkalmával történt. A feladat az volt, hogy a Maydownból történt felszállást követően egy megadott útvonalon repüljünk egyet a nyílt tenger fölött, aztán Ailsa Craigtól induljunk az *Adulá*-ra, ahol az új fiú megünnepelheti élete első fedélzeti leszállását. Ezen az utolsó szakaszon Wright komoly hibát követett el: reciprok értéket diktált. Más szavakkal: az általa megadott irány a helyesnek az átlóra tükrözött ellenpárja volt. Nem lehetett nem észrevenni a hibát, mikor közölte: irány 284, de szó nélkül engedelmeskedtem, mert kíváncsi voltam, rájön-e magától. Mikor már öt perce repültünk nyugat felé, jobbnak láttam szólni.

– Biztos, hogy jó irányba repülünk?

– Igen, azt hiszem. Jobb oldalon hamarosan fel kell tűnnie Donegalnak, bár a képernyőn semmit sem látok.

– 284-es útvonalon? Az nyugattól egy kicsit északabbra van.

– Igen, szerintem is.

Adtam neki még két percet, aztán:

– Volna szíves haladéktalanul kihúzni az ujját? Nekünk most nem New Yorkba kell repülnünk.

– Miért repülnénk New Yorkba?

Aztán leesett neki a tantusz.

– Jaj, Jézusom!

Ezután egy ideig „Rosszirányú” Wrigth-nak majd egyszerűen csak Rossz Wright-nak neveztük, de a kellemetlen ragadvány-név hamarosan lekopott róla. Első osztályú navigátor lett belőle, és amíg együtt repültünk, soha többé nem követett el semmiféle hasonló hibát.

Fogalmazzunk úgy: a MAC hajók által kínált csempészési lehetőségeknek nehéz volt ellenállni. Magán a hajón is akadt bőségesen vámmentes szeszes ital és füstölnivaló, Kanadában azonban garmadával álltak az otthon szigorúan kiporciózott és fölöttébb nagy keresletnek örvendő luxuscikkek. Ráadásul hazarepülésünk, akár Dartmouthba vagy Maydownba repültünk, mindig meglepetésként érte az ottaniakat; mivel ezt biztonsági okokból mindig titoktartás övezte, és amíg nem kértünk leszállási engedélyt, nem is sejtették, hogy a közelben járunk. A vámosokat csak ilyenkor értesítették, ami után néhány órába is beletelt, mire megjelent kétjambor finánc. Ilyenkor nagy komolykodva bejelentettünk egy üveg whiskyt meg egy karton cigarettát, de a zsákmány akkor már biztos helyen rejtőzött.

A kísértés már csak azért is erősen csábított, mert Nova Scotia *felsparaz* volt: nem voltak kocsmái, tiltották a nyilvános helyen történő italfogyasztást, és szigorúan jegyre adták a szeszes italt. Mikor egy helybeli megvette a heti adagját, a boltban becsomagolták, és míg haza nem ért, nem bonthatta ki. Ezért aztán virágozott a feketepiac, főleg a whiskyé, ami számunkra kettős haszonnal járt. A hajón szinte bagóért vásárolhattuk – nem egész öt shillingbe került egy palack –; a szomjas kanadaiak viszont a tíz-hússzorosát is leszurkolták érte. Tíz-tizenkét üveg mintegy harminc fontot hozott a konyhára, ami azonban az időkben csinos kis summának számított.

A kérdés csak az volt, mit vásároljunk Kanadában, ami ott-hon hasonló haszonnal kecsegtet. Mi, amatőrök beértük annyi-

val, hogy visszafelé finom kozmetikumokat vagy több tucat nejlonharisnyát hoztunk szerencsés feleségünknek vagy barát-nőnknek. Miután csatlakoztam a cornwalli századhoz, láttam, hogy néhány fiú ennél komolyabban műveli a mesterséget. A hosszas kutatás kimutatta, hogy nem olyasmit kell hozni, amire eleinte gondolt volna az ember, hanem... Madáreleséget. És ettől fogva minden eddigit megelőző mennyiségben vált elérhetővé a környéken a madáreleség. Jöttek az idős hölgyek Derryből, és jöttek a vénlány nagynénik Antrimből, akiknek papagájai és kanárijai addigra már a kipusztulás szélére sodródtak.

Különös, de igaz. A kőszívű élelmezési minisztérium bevonta a piacról a madáreleséget, márpedig öntudatos törpepapagáj elvárja a gazdájától a madáreleséget — a *valódi* madáreleséget. Nem lehet kenyérmorzsával és holmi szalonnakarikával kiszúrni a szemét. Ezért aztán nem létezett olyan pénz, amit az öreg-asszonyok meg ne fizettek volna a *valódi* madáreleségért. Aranyat ért minden deka. Mintha heroinnal kereskedtek volna. Kanadában olcsó volt a madáreleség, Észak-Írországból több száz százalékot zsebelhetett be, aki áthozta.

Az egyetlen gondot az okozta, hogy terjedelmes volt. Mi, a P raj tagjai roppant rendes fiúk voltunk, és sose vettünk részt ebben a humanitárius kereskedelemben, ezért nem ismerem a dolog minden részletét. A profik azonban a szó szoros értelmében mázsaszám hozták, egy-egy hazaúton akár negyed *tonnát* is. A zsákokat a Dartmouthból való indulás előtt a megfigyelő és a lövészülésbe rámosták, ami után azoknak nagyon kevés helyük maradt. Üléseink igencsak szűkek voltak, aminek következtében négy-öt madáreleséges zsák szinte az összes szabad helyet betöltötte. A profik azonban a busás haszon reményében boldogan vállalták ezt a kis kellemetlenséget.

Mikor aztán eljött az ideje, hogy Maydownba repüljenek, az értékes rakományt megint berámolták a hátsó ülésekbe. Itt

azonban már elő-előfordultak gikszerek: az esetek több mint felében egy vagy két Cekker nem volt röpképes állapotban. Ilyenkor aztán az egyetlen üzemképes gép legénysége szállította partra az árut megfelelő jutalék ellenében, mialatt a főcsempész urak továbbhajóztak Gourrockba, ahonnan aztán hajóval és vonaton utaztak tovább Maydownba. Senki sem tudta, mi lett volna, ha egyik Cekker sem üzemképes.

Maydownban jól bevált taktika alkalmazásával a lehető leg hamarabb, még a vámosok megérkezése előtt eltüntették a javakat. Ilyenformán a profik a whiskyn és a madáreleségen fordulónként nem kevesebbet, mint száz fontot tettek zsebre. És a kis öregasszonyok is boldogok voltak – a papagájaikról nem is beszélve.

Egy ilyen visszatérés után útban hazafelé Killegarba, Penny-hez nekem is meggyűlt a bajom a fináncokkal, pontosabban *nem gyűlt meg*. Én voltam a század egyetlen tagja, aki olyan közel lakott Maydownhoz, hogy hazajárhatott. A többiek elkalandoztak egészen Portrushig vagy a határon túlra a donegali Buncranába, ahol aztán dúskálhattak a lányokban és a marhasültben. Vagy egyszerűen Maydownban lötyögtek. En azonban négy óra alatt hazaértem. Ugy beszéltük meg, hogy Penny, aki ekkor már a hatodik-hetedik hónapban járt, hamarosan átköltözik Brookfieldbe, mert nem érdemes Derryben laknia csak azért, hogy minden atlanti járat után kurta egy-két napot tölthessen a férjével. Civilben, vonattal indultunk Monaghan megyei Clonesba, ott várt ránk apám.

Ingyenes első osztályú jegyünk révén egészen Omagh-ig magunk voltunk a kupénkban. Omagh-ban át kellett szállnunk. Ez a vonat, amely Newtownbútleren keresztül vitt át minket a határon, már jóval zsúfoltabb volt: kénytelenek voltunk megosztani a kupénkat egy tagbaszakadt, szögletes arcú, pengeajkú és erős északias kiejtéssel beszélő civillel. Szóba ele-

gyedtünk, és elmondtam neki, hogy többheti hajózás után hazafelé tartok szabadságra. Útitársunk csak annyit közölt magáról, hogy köztisztviselő.

A határhoz közeledve megkérdeztem, hogy errefelé is olyan felületes-e a vámvizsgálat, mint máshol, mert – közöltem vigyorgva – van nálam egy kis vámmentes holmi. Sose nyitatták ki a bőröndöket. Csúnya meglepetés várt.

– Állítólag roppant szigorúak.

Csodálkozásomnak adtam hangot: a határ mindig tárva-nyitva állt.

– Ennek már vége. Magának nem szóltak? Van egy új főfelügyelő, mindent feltúrat velük. Ha egy kortynál több ital van magánál, zűr lesz.

– De hát ez rettenetes! – kiáltottam fel. – Öt üveg pia és hatszáz cigaretta van nálam.

Precízen felsoroltam, miféle javakat vásároltam Kanadában, illetve vámmentesen a hajón.

– Az egészet el fogják kobozni — vélekedett az útitárs.

Hamarosan befutottunk Newtownbutlerbe, az északi határvároskába, és útitársunk végcéljára. Teljes pesszimizmusa ellenére nemigen hittem neki. Úgy éreztem, így vagy úgy, de megúszom. Mikor azonban megállt a szerelvény, az útitárs legnagyobb elképedésemre kihajolt az ablakon, és odaintett magához a peronról egy vámost.

Magasságos Jézus a mennyekben! Ez beköpi! A rózsás képű, fiatal tiszt tiszteletteljesen odajött.

– Ennek az úrnak a poggyászát nem kell átvizsgálni – szólt hozzá az útitárs. – Szabadságos tengerésztiszt.

Aztán hozzám fordult.

– *Én vagyok* az új főfelügyelő – közölte alig észrevehető mosollyal.

* * *

Utolsó utam MAC hajón. Brian Walsh Atkins jól megérdemelt szabadságon. Az *Adula*-n töltött több mint egy év alatt egyetlen napot sem hagyott ki. ASO-i szerepkörét egy fiatal, kreolos bőrű, fekete hajú, kiváló minőségű sorhajóhadnagy, Peter Elias veszi át erre az útra. Megint a *Macoma* a társhajónk. Rengeteg tengeralattjárót jelentenek, főleg az első öt napban, mikor is az *Adula* tizenöt felszállást teljesít – ebből hat győkozás –; a *Macoma* ugyanennyit. Semmi. A tengeralattjárók lemerültek, tiszteletteljes távolságtartásra kényszerítjük őket.

Később elromlott az idő, és az utazás hátralévő tíz napján már csak kilencszer szálltunk fel az *Adula*-ról. Az egyik mélyen az emlékezetembe vésődött.

Hasmenéssel küszködöm. Hajnalban győkozás a HF/DF-fel megjelölt pontra. Célterület átkutatása. Ahogy fordulok hazafelé, megint jelentkeznek a hasgörcsök. Nincs értelme pitlit kérni. Nem tudok mást tenni, mint fészkelődni és gázt adni. Egyre nehezebben bírom, de végre megpillantjuk a konvojt. Csak épp az *Adula* vörös lámpája jelzi: ne szálljak le.

Már csak ez hiányzott. Mi a fene van? Pont most. Tíz végtelen percig körözünk, kis híján szétrobbanok. Végre jelez az *Adula* lámpája: FÉKHUZALOK ROSSZAK. A MACOMÁN SZÁLLJON LE. A *Macoma* meg még csak most kezd szélbe fordulni, hogy fogadni tudjon minket, most gurítják előre a három Cekkert. Mit tetvészkednek ezek?! Főlemelik mögöttük a biztonsági hálót.

A *Macomá*-n történetesen egy olyan repülőszázad teljesített szolgálatot, amelynek tagjai a Holland Királyi Haditengerészet tengerészei voltak. (Több ilyen század is létezett.) Ha egy pilóta nem a saját hordozóján teszi le a gépét, normális körülmények között nem mulaszthat el egy-két udvarias gesztust: a gépéből kikászálódva vált néhány baráti szót a földi személyzettel; a szigeten tiszteletét teszi a kapitánynál, lemegy a térkép-

szobába, és tájékoztatja az ASO-t. Fenébe a gesztusokkal. Még forog a propeller, mikor kipattanok a Cekkerből.

– Hol az orr?

A győtrelem fokozódik: a holland szerelő nem érti az egyszerű kérdést.

– Az orr, hogy az ég akárhová tegyen. A vécé! A szaroda. *La toilette*.

Teljes értetlenség. Hirtelen rádöbbenek, hogy a *Macoma* és az *Adula* minden bizonnyal egypetűjű ikrek. Micsoda megkönnyebbülés!

Tíz perccel később jelentkezem a hídon. Szívből jövő röhögés.

A fékhuzalok kijavítása csak egy-két óráig tart. Számos Bols után remekül megvendégelnek a hollandok, aztán szélbe fordul a két hajó, és átröppenünk egyikről a másikra. Másnap reggeltől estig viperázunk, lent tartjuk a tengeralattjárókat. Két nappal később megérkezünk Dartmouthba.

Hazafelé tartva lejövünk messze délre, egészen az Azori-szigetekig, hogy kikerüljünk a rossz időt és a hírszerzés által jelzett veszélyeket. Így is alig három-négy repülésre alkalmas napunk volt: a kíséret rangidős tisztjének parancsára eredménytelenül gyíkoztunk. Innentől a part megpillantásáig tétlenségre voltunk kárhoztatva: most első ízben nem a donegali hegyeket látjuk először, hanem a corkiakat és a Kerryben magasodókat. Több bevetésre nincs szükség. Alkonyatkor azonban sürgős jelzés érkezik a SOE-től: a HF/DF tengeralattjárót jelez egy kilométernyire az ír felségvizeken kívül, az Old Head of Kinsale-fok magasságában, nem messze a Cobhi-öböl bejáratától, tőlünk mintegy huszonnyolc kilométernyire északkeletre.

Nagyon ritkán repülünk éjszaka, de a tenger nyugodt, a látási viszonyok tökéletesek; már feljöttek az első csillagok, a parti falvakban kigyúltak az első lámpák. Egy felszínen haladó

tengeralattjáró komoly fenyegetést jelent a konvojra nézve: ha radarjával észlel minket, és a felszínen tud maradni, alig két óra múlva már ki is löheti hajóinkra a torpedóit. Cekkereink megkapják a parancsot: kettő gyíkozva átfésüli a megadott pontot és környékét, egy pedig jobbra krokodilozik. Ez utóbbi azt jelentette, hogy a konvoj mellett – jelen esetben a konvoj és a part között – járőrözik előre-hátra. Mindenki körülbelül három órát tölt a levegőben, aminek következtében a tengeralattjáró remélhetőleg lemarad mögöttünk, és a víz alá merül.

Sorsot húzunk, nekem jut a krokodil. Felszállás után néhány perccel lemegy a nap. Tiszta decemberi este, tisztán látom az egész partszakaszt, amelynek mentén járőröznöm kell. Ahogy észak felé tart a konvoj, úgy tűnnek fel Skibbereen és Clonakilty fényei. Szülőföldemen nincs elsötétítés. Aztán két órával később földerengnek Cork városának fényei. Valahol errefelé, víz fölött vagy víz alatt, de itt kell lennie a tengeralattjárónak. Radarjelzéseket lehet rosszul értelmezni, de a HF/DF-fel megadott pozícióban feltétlenül kell ellenséges vízi járműnek lennie.

Kis híján végzetes baleset történik. Az egyik gyíkozó gép megfigyelője tiszta radarjelet észlel a képernyőn: a felségvizek határán belül, három kilométernyire a parttól tart a Cobhi-öböl bejárata felé. A gép pilótája másfél kilométerről tengeralattjárónak nézi az elmosódott sziluettet. Azonnal támadásra indul, de szerencsére még idejében rájön, hogy nem tengeralattjáró, hanem egy halászbárka úszik előtte. Megkönnyebbült sóhajok közepette meséli később a történetet.

Mire kikötünk, már tudjuk, hogy az ellenség messze lemaradt mögöttünk. Ez volt az utolsó bevetésem a 836-osoknál. Másnap valahonnan holyheadi vizekről átrepülünk May-downba.

* * *

Jóval ezután történt. A MAC légi főnöke minden út után jelentést tett Őlordságaiknak, s jelentéséről másolatot kapott a nyugati főparancsnoka⁷⁴, a repülőgép-hordozók kiképzési főnöke, a maydowni parancsnok és még jó néhányan. Peter Elias szükségesnek látta megemlíteni, hogy szeptember 11-től az *Adulá*-n eltöltött három hónap alatt százötvenhat bevetési órát repültünk, és jó időben, rossz időben több mint száz fedélzeti leszállást hajtottunk végre baleset és a legkisebb karcolás nélkül. (Ezek közül negyven nem harci bevetés volt, ilyenformán egy-egy alkalommal átlagosan két és fél órát töltötünk levegőben.) Beszámolt egy akkoriban teljesen jelentéktelennek tetsző epizódról is: olajat adtunk át az egyik kísérőhajónak az Atlanti-óceánon. Azt hiszem, ez volt az első eset, hogy egy MAC hajó ilyesmit tett, és talán volt valami jelentősége, de a világon semmi problémát nem okozott. Még az sem, hogy a művelet közben két Cekkernek történetesen föl kellett szállnia. Az olajátadás semmilyen módon nem érintette a felszállást, mivel a cső a repülőfedélzet jobb külső széléről lógott le, és egy ujjnyival sem szűkítette a felszállósáv szélességét. Mintha ott se lett volna.

Ezt a jelentést jóval a történetek után ástam elő a levéltárban; ekkor már rajta volt a nyugati főparancsnok és a kiképző főnök véleménye is. A nyugati főparancsnok vadul vitatta, hogy érdemlünk-e *kalácsot* (írásbeli dicséretet) azért, mert áttöltés közben is felszálltunk. Ha ilyen magas rangú tisztek ilyen elszántan huzakodtak egy ilyen jelentéktelen kérdésen, vajon mit műveltek, mikor igazán komoly téma feküdt az asztalon? Néhányuk úgy vélekedett, hogy nemigen tettünk többet a szokásos rutinfeladatnál (mi is így gondoltuk), és csökkentené a kalácsok értékét, ha ilyen könnyen osztogatnák. Mások helyénvalónak ítélték a dicséretet, jöllehet a javaslatot követő mind ingerültebb hangú jegyzőkönyvekben ezt nem tudták komoly érveléssel alátámasztani. Nem volt jobb dolguk? Végül a

kalácspártiak győztek: a levelet annak rendje s módja szerint meg- és aláírták.

A kiképző főnök azt tartotta dicséretre méltónak, hogy hosszú szolgálatunk alatt egyszer sem vertük oda magunkat. Ennek megfelelően (mint nemrég kinyomoztam) december 16-án üzenet érkezett Maydownba: „A P repülőraj dicséretben részesítendő, amiért 156 repült órát és 103 leszállást teljesített baleset nélkül az *Adulá*-n.” Ezt nem sokkal később a nyugati főparancsnok levele követte: „Az, hogy két repülőgép olajátadás közben felszállt, kedvező fényt vet a kapitányra, J. M. Rumbellow-ra, Elias sorhajóhadnagyra, valamint a P raj pilótáinak ügyességére.”

Nem tudom, mi történt ezzel a két írásbeli dicsérettel. Talán elkeveredtek a postán. Mindenesetre csak harminchárom esztendővel később akadtam rájuk, Kew-ban, az Országos Levéltárban. Ha kissé megkésve is, de jóleső érzéssel olvastam őket.

Az *Adulá*-t, miután tíz hónapot töltött folyamatosan a tengeren, rövid időre szárazdokkba küldték, ezért december 10-től kezdődően mindnyájan három hét szabadságot kaptunk. Számomra ez kétszeresen is szerencsés fordulat volt. Részben azért, mert a karácsony is beleesett, de még inkább azért, mert otthon lehettem december 17-én, amikor a babát vártuk. De elmúlt tizenhetedik és elmúlt a karácsony, de a gyerek csak nem jött. Huszonnyolcadikára vissza kellett mennem Maydownba, tehát huszonhetedikén este indulnom kellett. Eljött ennek is az ideje, és még mindig nem voltam apa.

Hosszú út Derrybe. Megérkezéskor kiderül, hogy az *Adula* még legalább egy hétig nem indul. Aztán újév napján telefon Penny bátyjától: fiú!

Kisírtam négy napot új főnökömtől, John Callendartól. Vittem a Cekkeremet. Másnap reggel felszálltam, délkeleti irányba repültem. Pennyvel madarat lehetett volna fogatni. Egnapos Christopherünk rózsaszínen, ráncosán feküdt mellette.

IX.

FELLEGEKBEN JÁRVA

1945. január 6-án mentem vissza Maydownba. Arra számítottam, hogy egy hét múlva már az *Adulá*-n leszek, és megint visszazökkenek a szokásos MAC-menetrendbe. De meglepetés várt, óriási meglepetés. Tizenharmadikán hívat a reptérparancsnok.

– Örömmel közlöm, hogy kinevezték a 835. század parancsnokává, és egyben sorhajóhadnaggyá léptették elő. Gratulálok.

Eláll a szavam, épp csak egy köszönömöt tudok kipréselni magamból. Békeidőben normális körülmények között nyolc évbe telik, mire egy kétstráfos ilyen szédítő magasságba emelkedik. Én meg egy év és négy hónap alatt itt vagyok. Alig huszonnégy esztendősen erre a rangra emelkedni nem ritkaság a szárazföldieknél, a RAF-nál még annyira sem, viszont ezzel az előléptetéssel én lettem az egész Wavy Navy egyik legfiatalabb két és felese.

– A század hordozója a HMS *Nairana*. Jelenleg Machrihanishben állomásoznak, jövő héten szállnak hajóra. Maga holnapután veszi át a parancsnokságot.

Ilyen hamar? Jézusom. Képes leszek rá?

– Értettem, parancsnok úr. Cekkerek?

– Vegyes század – Tizennégy Swordfish III, és hat Wildcat VI. Úgy tudom, nemrég rájuk járt a rúd. Konvojok Murmanszkba és a part menti hajózás zaklatása norvég vizeken. Értesüléseim szerint a moráljuk nem különösebben szilárd.

Rossz előérzetem és lelkesültségem egyidejűleg fokozódik. Két és fél stráf. Húsz gép parancsnoka. Negyven tiszt, és még csaknem kétszáz ember. Képes leszek? Hosszú idő után most vezényelnék először öfelsége egyik hajójára. A levegőben nem lesz gond a Cekkereket vezetni, töprengek. (A Wildcatek vadászgépek voltak, önállóan repültek és harcoltak.) Ezzel szemben a Parti Parancsnokság és a MAC hajók lezsersége után hogyan birkózom meg a Királyi Haditengerészet adminisztrációjával? Micsoda felelősség! És a morál „nem különösebben szilárd”.

– Szabad megkérdezni, mi történt az előző parancsnokkal?

– Elérkezett a pihenési időszaka. Pontosabban már régóta esedékes. Néhány más emberrel együtt. Minden jel szerint ki is érdemelték. Az előző parancsnok neve Jones, és megfigyelő. Valentine Jones sorhajóhadnagy, RNVR. Ismeri? Annál jobb.

Zúgó fejjel távozom. Gondolataim összekeverednek. Hatalom és dicsőség, és mellé ez az alkalmatlansági érzet. Életemben először. De most én leszek a góré. így vagy úgy, de egyszerűen végig kell csinálnom. Oroszországi konvojok. Christopher tizenkét napos. Búcsút mondani Charlie-nak egy és negyed évi közös repülés után. Húzd ki magad, az ég szerelmére! Mindehhez a fehérlobogósok szakzsargonja: kihallgatás, rumosztás, elsötétítési rend. Mi lesz az előírtas procedúrákkal? Az adminisztrációval, a repülési programokkal?

Egyáltalán: alkalmas vagyok a repülésre? Tizenhárom Ceker vezetésére. És ma épp tizenharmadika van. De van, aki-

nek a tizenhármassal szerencsét hoz. Távirat Pennynek. Új címem HMS *Nairana*, c/o GPO⁷⁵, London, bár a hajó a Jeges-tengeren úszik. Át kell alakíttatnom az egyenruhámat, szabót kell keresni Derryben. Egy fél stráfot. Érti? Holnapra. Holnapután indulás: cél és rendeltetés ismeretlen.

Miért pont engem választottak? Egy rakás nálam rangidősebb kétstráfos szolgál. De Val helyére azonnal kellett valaki, lehetőleg hazai vizeken szolgáló pilóta vagy megfigyelő, lehetőleg Swordfish századnál. És ezek – legalábbis ekkorra – megritkultak: a 836-osok és a 835-ösök mellett csak a *Campania*-n szolgáló 813-asokról tudtam. Ilyenformán erősen leszűkült a választék. A rendelkezésre álló kétstráfosok között nem én voltam a legidősebb, de bizonyára engem minősítettek a legjobbnak. Soha életemben nem irányítottam volna századot, és nem hágtam volna ilyen szédítő magaslatokra, ha Válnék nem pont akkor érkezik el a pihenési időszaka. Három hónappal később mind a 835-öst, mind a 813-ast feloszlatták. Ez volt az utolsó és egyetlen dobásom.

Két nappal később könyörtelen ugratással fogadnak P-rajbeli társaim. *Parancsnok úr* így, *parancsnok úr* úgy, parancsára, *parancsnok úr*. Iszogatás Charlie-val Derryben. Találkozom Douglas Grahammel, aki klasszika-filológiát tanított nekem Etonban, ő volt az egyetlen tanár, akit tiszteltem; most tábori pap a flottánál. A társalgóban futunk össze; mintha kissé megszeppenne a félstráfomtól, nem igazán hiszi.

Másnap reggel felszállás. Förtelmes idő. Figyelő nélkül repülök, csak egy másik pilótát viszek utasként, de bekötött szemmel is odatalálnék. Felhőalap harminc méter, látótávolság nyolc-kilencszáz méter. Ott az már Mull of Kintyre. Követem észak felé kanyargó szirtjeit, egészen az alacsony fekvésű golfpályáig; jól emlékszem kanyarulataira és bunkeréire. Záporosó zúdul ránk. Aznap a miénk az egyetlen gép, amely ott száll le.

A vártnál sokkal rosszabb állapotokat találok. Alig szállok ki a Cekkerből, mikor odajön hozzám egy fiatal tiszt.

– Te vagy az a pali, aki Val helyére jött? Hát akkor nem árt, ha tudsz egy-két dologról, b... meg. Először is ez a gennyes a kapitány nem normális...

Mit tegyek? Hivatkozzam a rangomra? Ordítsak rá, hogy szólítson parancsnok úrnak? Na ne.

– Higgadjon le. Ha kíváncsi vagyok a hajó parancsnokára, majd a századparancsnokot kérdezem.

– Odacsoszoghatunk, de ő is ezt fogja mondani, b... meg. Hála az egeknek, holnap én is lelépek vele.

Azért ez nem piskóta. Valt az irodájában találok. Rettentő fáradtság ül a szemében. Tőle telhetőleg tájékoztat. A század az összeroppanás határán. Szünet nélküli röpködés a borzalmas sarkvidéki időben. Sajnos nem lesz könnyű dolgom, mondja. A század tagjai közül sokan már nagyon hosszú ideje vannak a fronton, heten közülük – hat pilóta és egy megfigyelő – másnap, mikor megérkezik a váltás, vele együtt távoznak. A legnagyobb probléma... Hát igen: a kapitány. „Felszállós” Surteesnek hívják a háta mögött. Fakó mosoly. „Eper”-nek is nevezik. Az arcszínéről.

– Mondom neki, hogy az időjárás nem alkalmas repülésre. Mondják neki a rajparancsnokok. De az Eper csak ugyanazt hajtogatja: „Motorokat beindítani, beszállni. Szélbe fordulunk, aztán majd meglátjuk.” Nem pilóta. Na és mikor ez megvan, már előre tudjuk, mi következik. Mindig ugyanaz. Amint szélbe fordulunk: felszállás.

– Sok embert vesztettél?

– Ez a legbizarrabb az egészben. Pokoli mázlija van. Röpködtünk ezekben a pocsék időkben, de egyetlen embert se vesztettünk.

Hogyan fogom helyettesíteni Valt? Mindenki szereti: a repülők, a tiszthelyettesek, a legutolsó szerelő. Másnap a többiek-

kel együtt elrepült. Úgy éreztem, kicsúszik a lábam alól a talaj. Rettentően magányosnak éreztem magam, és majd betojtam félelmemben.

Nem szabad, hogy észrevegyék. Hajóra szállás előtt egy hét Machrihanishben. A szó szoros értelmében beteg vagyok a rossz előérzetektől, a nem alvástól. Enni sem bírok. *Nem szabad, hogy észrevegyék.* Ha összeroskadok, az egész század összeroskad. Megmondom a fiúknak, hogy hétfőn találkozunk a hajón. Felnyögnek. *Ebből elég.* Feladatunk van, és remekül el fogjuk látni. „De az Eper...” Surtees kapitányról beszél? Vesztett már el embert rossz időjárás miatt? Mogorva hallgatás. Akkor meg mi a bűdös franc bajuk van? Valahogy muszáj felráznom őket. Ellenséges tekintetek. Én minden tölem telhetőt megteszek, hogy kiállják magukért, de maguk azt teszik, amit a kapitány parancsol. „De a góré mindig azt mondta...” Az ég akárhová tegye magát, én vagyok a góré! Nem érdekel, mit mondott az előző góré. Hogy mit mondott Jones sorhajóhadnagy. Hétfőn találkozunk a hajón. Próbáljanak büszkék lenni a századukra.

Esténként a zongora köré gyűlünk, mindenki berúg, mint az albán számár. De legalább ismerem az összes dalt. *Ki kopog az ajtómon ? Macskák a háztetőn. A jeruzsálemi cemende. A kirriemuii bál.* Még néhány újat is tudok tanítani nekik. De magamban azt hajtogattam keserves elszántsággal: *ebből elég.* Nem elég ismerni a dalokat.

Atyavilág. És a hajón ennél sokkal, de sokkal nehezebb lesz. Hogy a nyavalyába fogom megoldani?

Úgy döntök, hogy a főmegfigyelővel repülök; George Strongnak hívják. Hosszú harctéri tapasztalat áll mögötte, hamarosan esedékes a második stráfja. De azért nem *túlságosan* hosszú tapasztalat: még nem tikkelt be. Csöndes, de abszolút megbízható. Hamar megkedvelem. Rendíthetetlen, mint egy

kőszobor. Hát akkor huss, a levegőbe, csak hogy körülnézzünk egy kicsit.

Swordfish III-unk a legújabb típus; a hasán látható nagy duzzanat miatt,⁷⁶ amelyben az addigi legjobb légi radar, az ASV Mark X rejlik, „viselős Cekker” néven vált közismertté. A számos kiegészítő felszerelés miatt csak két ülésnek jutott rajta hely. Géppuskája természetesen nincs: mit is kezdenénk vele? További finomítás a RATOG⁷⁷, a startrakéta, amely a leggyengébb szélben is lehetővé teszi, hogy teljes harci terheléssel szálljunk fel. Mindkét alsó szárny töve alatt egy-egy rakéta. Mikor a híddal egy vonalba érsz, nyomd meg a megfelelő cicigombot, berobbannak a rakéták, és már hussansz is föl-felé. Van olyan jó, mint a beépített katapult. A Peggyk legkorszerűbb változata, a Pegasus XXX jobb, mint bármelyik elődje.

Itt állt hát 1945-ben gyakorlatilag változatlanul az öreg Cekker. Akkor már egy évtizede járta a légi utakat, és általános vélemény szerint már rég alkalmatlanná vált a frontszolgálatra. De még mindig érdemesnek tartották módosíthatni és javíthatni, ellátni a legkorszerűbb ketyerékkel, amiket csak képes volt vinni, és a legtöbbet követelő feladatokra küldeni. Az utóbbi hamarosan megtapasztaltam.

Repülök, amennyit csak bírok, és közben ismerkedem az irányításom alá tartozó tisztekkel és a többi emberrel. Igyekszem beléjük oltani valamiféle összetartást és büszkeséget, egy csipetnyi csapatszellemet, igyekszem *erősíteni a moráljukat*. Erősen támaszkodom tiszthelyetteseimre és altisztjeimre, akik mindent tudnak. Kiszűröm, kik a legoszloposabb tagok a hajózó személyzet között, kik a bajkeverők, és kik azok (a többség), akik valahol a kettő között ingadoznak, akik csak egyszerű, normális repülők. Gyúrom őket legjobb tudásom szerint, de érzem, ez kevés ahhoz, hogy jövő hétre egy harcra kész egység legyen a kezem alatt.

A vadászszokékkal nincs gond. A parancsnokságom alá tartoznak, de önálló, autonóm egységet alkotnak, a levegőben Allen Burgham, egy egyszer már kitüntetett új-zélandi vezeti őket. Wildcatjeik⁷⁸ az Egyesült Államokból érkeztek kölcsönbérleti szerződés keretében, viszonylag korszerű gépek, de a legújabb Spitfire-ekhez még csak nem is igen mérhetők.

A *Nairana* egyike volt az addig elkészült nem kevesebb mint negyvenhárom kísérő repülőgép-hordozónak, amelyek közül csak az *Audacity* és a *Dasher* veszett oda (az *Archert*. nyugdíjazták) . Hat kivételével Amerikában alakították át őket, többnyire befejezetlen tartályhajókból. Ezek mellett 1944-ben vízre bocsátottak két új nagy repülőgép-hordozót is, az *Indefatigable** és az *Implacable*-t, valamint három kisebbet, a *Colossus*-t, a *Vengeance*-t és a *Venerable*-t (tudtak ezek nevet adni!⁷⁹), bár az utóbbi három akkoriban még csak a próbaútjait futotta. A *Nairana* a britek által átalakított repülőgép-hordozók sorába tartozott⁸⁰ (névrokona az 1917-ben egy postahajóból repülőgép-hordozóvá átalakított elődjének), és a Scapa Flow-i bázisú 1. cirkálórajhoz tartozott, ez idő tájt azonban Greenocknál horgonyzott. Az én századom adta a teljes repülőállományát. A hajó utolsó akciójaként a norvég partok felé indult, ellenséges hajók támadására, de eredménytelenül: teliholdas éjszaka volt, egy héttel karácsony után, de az idő annyira kedvezőtlen volt, hogy még Eper sem adott ki egyetlen felszállási parancsot sem. Nagy volt a morgás, mert ráadásul a szilvesztert is tengeren töltötték. Ezt megelőzően egy nagyon nehéz murmanszki re túrt bonyolított le.

Rettegtem a pillanattól, amikor majd a fedélzetére kell lépnem. Úgy éreztem, minden gyarlóságomra még abban a percben fény derül. A karbantartó személyzetnek szárazföldön, két nappal korábban kellett Glasgow-ba érnie. A Wildcatek már a hajón voltak. Január 22-én szálltunk fel Machrihanishből, két Cekker-kötélék, öt-öt géppel, V alakzatban, mögötte

egy négytagú Cekker-kötélék. Szépen szorosan, fiúk. A tenger fölött nyugatnak fordulunk, aztán nagyon szoros alakzatban elhúzzunk a reptér fölött. Felhőalap kétszáznegyven méter. Végig Arran, majd Bute mentén. Pontosan a számított pillanatban megpillantjuk az öbölben a hajónkat, már fordul is szélbe a fogadásunkra. Lépcsőzetes tagozódás jobbra, jelzem; megtörik az alakzat, és félperces időközökkel leszállunk.

A hajóra érkezve minden a vártnál jobban alakul: mintha megelevenedtem volna, és velem együtt az egész század. Micsoda sürgés-forgás! Hatszor annyi gép, mint az *Adulá*-n, és mindenki hatszor úgy nyüzsög. A Wildcatek már a fedélzet alatt, a hangárban. Én szállók le elsőként. Jelzik, hogy álljak egészen előre, a repülőfedélzet jobb oldalára. Még le se állítom a motort, már be is hajtják a szárnyakat. Húsz másodperccel később már mellém állítják a másodiknak landolt gépet. Mire a tizennegyedik is leszáll, tizenhárom Cekker zsúfolódik össze a biztonsági háló mögött. A földi személyzet futólépésben terel a helyére mindent. Az egész művelet még tíz percig sem tartott.

Hát akkor most szembe kell néznem a kapitánnyal. Szembe kell nézni Eperrel, Felszállóssal, Villiers Nicholas Surtees hivatasos fregattkapitánnyal, DSO, RN. Odamegyek a hídhöz. A MAC hajók egyszerű felépítményében általában csak egyetlen ember ügyel, többnyire civilben. Esetleg ott az ASO is. Minden teljesen laza. Itt nem. Három-négy egyenruhás tiszt. Sapka, gallér, nyakkendő! Két jelzőmatróz. Egy tiszthelyettes és két altiszt. A kapitány ott áll előttük a mellvédnél. Szeme előtt távcső, fején előretolt aranyellenzős sapka, kisebb a többiekénél, ha semmi más, vörös arca elárulja kilétét.

– Godley sorhajóhadnagy szolgálatra jelentkezem.

Eper hallja. Nem engedi le a távcsövet.

– Godley... Ja igen.

Ráérősen felém fordul. Kerek arc, torz félmosoly. Méreget. Sapka nélkül állok előtte, repülősszerelésben; vörös selyemsál, kezemben kesztyű és pilótasapka, gyakorló, szörmebélésű dzseki, a dzsekin mentőmellény. Kezet nyújt, üdvözl. Nem tudom, mi jár a fejében, nem látszik az arcán.

Ilyen hát az ördög földi megtestesülése?

Eljövök a hídról, szólok az egyik altisztnek, jobbkezemnek, Landcastle-nak, aki körülvezet a hajón. A hangárfedélzet. Liften, egyenként hozzák le a Cekkereket, aztán traktor húzza őket kijelölt helyükre, jó, ha egyujjnyi hely marad köztük. Mindegyik erősen a fedélzethez kötözve, féktuskókkal kitámasztva, a motor alatt csepegőtálca. Kajütöm a tat végén van, a hangárszint alatti fedélzeten, bőrröndöm, matrózksákom már ott vár. Mennyország. – Kint a tengeren itt nem sokat fog aludni, parancsnok úr. Itt erősebb a mozgás – magyarázza Landcastle –; mint a hajó bármely pontján. Mert hogy ennyire a taton van. Később történetesen úgy alakult, hogy a tengeren *sehol se* tudtam sokat aludni. Megnézzük az étkezdét: először a legénység, aztán az altiszt, majd a tiszt. Az alsó fedélzet hierarchiája éppen olyan szembetűnő, mint a tiszt étkezdéé. A *Nairana* tízszer akkorának érződik, mint a barátságos *Adula*, jöllehet ez csak optikai csalódás. Minden tenyérnyi helyet kihasználnak, nincsenek széles, tág terek elől és hátul a mélyített fedélzet fölött. Két kondítást hallok, próbálok emlékezni. Igen, 13.00 lehet. Irány az étkezde felginezésre. Landcastle tiszteleg. Köszönöm, Landcastle. Mint kiderül, farkasétvágyam van – egy hete először.

Két órával később horgonyt vetünk. A kapitány parancsára. Ott állunk kettesben spártai kajütjében. Mintha szeretne valamiféle személyes kapcsolatot kialakítani. Már tudja, ki vagyok, mi vagyok. Nem említi a koromat, a tapasztalatlanságomat, hogy fogalmam sincs a Royal Navy formaságairól: természetesnek veszi, hogy megbirkózom velük. Ezekről majd az altiszt-

jeim gondoskodnak, a lényeg a repülés. Ez egy hadihajó, Godley, és a harc a maga embereinek a dolga. A mi létezésünknek csak egyetlen célja van: hogy ők repülni tudjanak. Holnap este indulunk Scapába, és másnap, huszonnegyedikén este futunk be. És amit most mondok, az maradjon köztünk. Huszonnyolcadikán telehold lesz. Visszamegyünk Norvégiába. A legutóbbi teleholdnál, mint már tudja, egyszer sem tudtunk felszállni. Éppenséggel föl bírtunk volna emelkedni, de egy fjordot végigrepülni vagy ellenséges hajókat eredményesen megtámadni semmiképp. Lehet, hogy most több szerencsénk lesz.

– Ennek a századnak épp egy sikeres akcióra van szüksége.

– A századdal nem lesz semmi baj, Godley. Ebben magára hagyatkozom.

Szóba sem kerül a szétesett morál, az önbizalom építésének mulaszthatatlan szüksége. Ez is adottnak vétetik. Eper tudja, hogy mostanra már tudnom kell. Vagy ha nem, hát hiába mondana bármit is, úgysem számítana.

Bekopog a repülőfőnök. Korvettkapitánynak szólítják, bár még nincs három stráfja. A kísérő anyahajókon ugyanaz a szerepe, mint a MAC hajókon az ASO-é. Ő az egyetlen repülő a hajón, aki a felettesem (noha a rangfokozata ugyanaz, mint az enyém); hosszabb légi tapasztalattal rendelkezik, vagy idősebb. Repülési ügyekben az egyetlen kapocs köztem és a kapitány között. Ő vázolja fel a repülés általános szabályait, a részletek kidolgozása az én dolgom. John Bálinak hívják, már több hónapja szolgál a *Nairaná*-n; már az ősidőkben, békében is repült. Sharkokon és Sealeken kezdte. Ránckokkal tagolt, megviselt arc, szívós, mint a talpbőr; szükség esetén a segítségemre lesz.

– Jöjjön be, főnök. Épp a programunkat ismertetem Godleyval. Az a véleménye, hogy egy sikeres akció elég a század talpra állításához.

– Jövő héten talán már sor kerülhet rá – mondja a repülőfőnök.

– Reméljük. Hát ez minden, Godley. Sok szerencsét. Összehívom a fiúkat, illetve a tisztjeimet, közlöm velük,

hogy másnap este indulunk Scapába, ma este már nem megy csónak kifelé. Morgolódásra számítok, de nem morgolódnak. Mostantól, magyarázom, amíg csak lehet, fenn kell tartanunk a százszázalékos üzemképességet. Holnap minden tiszt részt vesz a gépe felkészítésében, nemcsak az embereire bízva. Miután elhajózunk az új fiúkért, éjszakai leszállások lesznek az öbölben. Engem is beleértve. Halk nevetés, de barátságos. Éjfélre kint leszünk a nyílt vízen, föl vesszük a kíséretet. Onnantól, míg meg nem kerüljük a Wrath-fokot, egy Cekker védelmi járőrszolgálatot teljesít, kettő pedig mindig készenlétben áll.

Zökkenőmentesen lezajlik a tervezett program. Az idő tökéletes, a tenger nyugodt, a levegő fagyos, az égen fényesen ragyog a hold. Gikszer nélküli éjszakai leszállások. Karnagyunk páratlan a maga nemében, Bob Mathénak hívják. Később ő lett talán az egyetlen leszállásirányító, aki megkapta a DSC-t - sőt kétszer is. A tizennégy Cekker elég ahhoz, hogy akár folyamatos huszonnégy órás szolgálatot adjunk, anélkül hogy bárki-nek is napi egynél többször kelljen felszállnia. Nappal Georgedzal kobrázunk Lewis és a szárazföld között. Nem sokkal sötétedés után befutunk Scapa Flow-ba.

Valaki írt egy új nótát. A zongora köré gyűlve harsogjuk teljes hangerővel – kivéve a második sort, azt *pianissimo*, hogy csak mi halljuk.

*Szállj, szállj, szállj fel, ha mondom,
a kapitány plecsnire éhes.
Szállj, szállj, szállj fel ha mondom,
a kapitány sohasem téved.*

A szorongatott ellenség létfontosságú hadianyagok tömegét szállította el ez idő tájt Norvégiából, elsősorban vasércet. Partközeiben, konvojokban vagy magányos hajókon fuvarozták. Miután ezeket a hajókat nappal a RAF Mosquitokkal támadta, és súlyos veszteségeket okozott nekik, ezért a teherhajók áttértek az éjszakai közlekedésre. Nehezen hihetőnek tűnt, de a RAF, amelynek pedig feladata lett volna, nem tudott olyan gépet küldeni ellenük, amely a rendelkezésre álló korlátozott légtérben kis magasságból tudta volna támadni ezeket a hajókat, márpedig ez lehetett az egyetlen üdvöztető módszer. Így hát megint a Cekkereket hívták segítségül. 1945-ben a Cekker a maga abszurd lassúságával és hihetetlenül szűk íven történő fordulásaival még mindig az egyetlen olyan gép volt, amellyel meg lehetett oldani egy ilyen feladatot.

Maga a művelet azonban visszatekintve rettentő ostobaságnak és teljesen fölöslegesnek tűnik. Célkörzetünk jóval a RAF-bázisok hatósugarán belül volt, ahonnan minden éjszaka korszerű bombázók százai szálltak fel, amelyek ezzel csak önmagukat veszélyeztették. Hogy lehet, hogy ugyanezek a gépek fényes holdvilágnál nem voltak alkalmasak a feladatra? Mindemellett ahhoz, hogy az avított biplánokból álló két századot, a *Nairaná*-n hajózó 835-ösöket és a *Campaniá*-n hajózó 813-sókat a hajózási útvonalak közelébe juttassák, nem kevesebb, mint kilenc hadihajónak kellett száz kilométernél közelebb manővereznie az ellenség által megszállt partokhoz, olyan vizeken, ahol nemigen ment volna meglepetésszámba tenger alattjárók felbukkanása, és ahol folyamatosan a partról felszálló bombázók, sőt vadászgépek hatósugarában tartózkodtak. A két repülőgép-hordozó mellett egy cirkáló (a *Berwick*), két romboló (az *Algonquin* és a *Cavendish*) és négy kisebb hadihajó. Mindezt – ahogy egy hónappal korábban – valószínűleg a nagy semmiért tették kockára. Azért, hogy egyetlen akciót vezessünk egy esetleg ott sem lévő ellenség ellen. Igazán komoly

célpont még elméletileg sem adódhatott. Aztán söprés vissza Scapa Flow-ba.

De a miérték megokolása nem ránk tartozott. Január 27-én 19.00-kor futottunk ki, és huszonöt órába telt, mire elértük a kijelölt felszállási pontot, ami Bergentől kétszázhatvan kilométerre északnyugatra, és a parttól mintegy feleannyira esett. Az idő tökéletes volt, a hullámozás csekély, látótávolság maximális. Huszonnyolcadikán kora hajnaltól a *Campaniá*-val közösen mindig volt legalább egy Cekkerünk a levegőben, amely az előttünk fekvő területen cserkészett tengeralattjáró után. A kevés nappali óra idején – a legészakibb szélesség, amit elértünk, hatvankét fok volt – két Wildcatet is tartottunk készenlétben a fedélzeten arra az esetre, ha egy felderítőgép ránk bukkanna, de egyszer sem volt szükség rájuk. Az én egyik Cekkerem sajnos megsérült leszálláskor (a *Campaniá*-n kettő), miáltal összesített csapásmérő erőnk huszonöt gépre csökkent.

Eligazítás 18.30-kor, a repfőnök tartja, alig kétszáz kilométernyire a norvég partoktól. Két hullámban támadunk. Az első 20.00-kor száll fel: hét Cekker a *Nairaná*-ról, és hat a *Campaniá*-ról. Mindkét kötelék a saját kutatási körzetében, önállóan hajtja végre a feladatát. A 835-ösök a Rovde-fjord bejárata felé indulnak, amelyik más, mint a fjordok általában: nyitott végű csatorna a szárazföld és egy partközeli szigetcsoport között, minden hajó erre halad. Két-négy kilométer széles, mindkét oldalon ezer méter magas, meredek hegyoldalak fogják közre. Efölött kell végighaladnunk hetvenöt kilométeren át, és támadnunk minden célpontot. A *Campania* hasonló műveletet hajt végre, csak mintegy hetvenöt kilométerrel északabbra.

Legkönnyebben úgy navigálhatok, mondta a repfőnök, hogy egy kis part menti szigetnek, Rist0-nak veszem az irányt; légi radarral könnyen kiszúrható. Lakott ugyan, de nem veszélyes, csak gazdaemberek és tehenek élnek rajta. Nem derül ki, miért, de azok után, hogy idáig eljöttünk, csak alig hetven kilométerre vagyunk a célunktól.

terét pásztázzuk végig az ellenség hajózási útvonalának. Ez egy fél óra. A hajótól a célterületig oda-vissza kilencven percet számítva, legalább két órát járőrözhetnénk, az említett távolság négy-ötszörösét fedhetnénk le. Ha Risto-t elérve kisebb, kettes-hármas rajokra oszlunk, még többet; ha találunk valamit, odafütytjünk a többieket.

A második csapásmérő erő, hat-hat Cekker a két repülőgép-hordozóról, 20.40-kor száll fel. A parttól biztonságos távolságban körpályára állnak, és majd az őráratról visszatérő kötelékvezetőiktől kapják meg a további parancsokat.

Utasítást adok, hogy mindkét csapásmérő hullám egy-egy gépét hat-hat bombával szereljük föl, a többit nyolc-nyolc páncéltörő rakétával. 19.15-re ragyogó holdfényben az első csapásmérő erő hét Cekkere felsorakozik a repülőfedélzeten. Az enyém (A mint Able) legelöl, a hajó középvonalaán, egyenesen előrenézve. A többi, már kiterjesztett szárnyakkal, mögötte: párosával, kissé oldalra fordítva. 19.40-kor beszállás, felszerelés ellenőrzése, motor beindítása. 19.55-kor a kilenc hajó egyszerre fordul szélbe, hogy a két kötelék egyszerre szállhasson fel. A *Campania* tőlünk jobbra, közvetlenül mellettünk.

19.59-kor megkapom a hídról a zöldjelzést. Féktuskók ki, teljes gáz, hetven méter után begyűjtöm a startrakétákat, és már röppenek is föl a ragyogó éjszakai égbe. Fagyos menetszél vág az arcomba. Százhuszonöt alatt tartom a légsebességet, hosszú ívben jobbra fordulok, hogy a többiek gyorsan felzárkózhassanak mellém. (A 813-asok századparancsnoka, hogy kizárja az ütközés veszélyét, ugyanezt balra csinálja.) Öt perc múlva már nyújtott lépcsőzetes alakzatban repülünk. Kényelmes százhatvanas tempóban ráállok a 042-es irányra.

Teljesen higgadtnak és magabiztosnak érzem magam. Nincs még egy olyan terápia, mint harcba vezetni egy repülőszázadot! Ezüstösen tündököl a telihold, sehol egy felhő; szinte nap-pali világosság van. Látjuk az ellenséges parton magasló nagy,

hóborította hegyeket: ötven-ötvenöt kilométerre lehetnek. Hamarosan feltűnik előttünk Rist0, nem sokkal azután, hogy George radarral betájolta és új irányt adott. A szigetnél vár ránk az első izgalom. Már elfelejtettem, miért – ha tudtam egyáltalán –; de arra kaptam parancsot, hogy kerub tizenkettesen (háromszázhatvan méteren) repüljünk át a kis sziget fölött, utána pedig mehetek a saját fejem után. Vezetem hát a köteléket nyílt alakzatban, egyenesen, vízszintesen, százhatvanal ezen a nagyon veszélyes magasságon.

És akkor hirtelen két Bofors-üteg megváltoztatja a gazdaemberekről és a tehenekről addig kialakult nézeteinket. Nyomjelző lövedékek tarka fonalai nyúlkálnak felénk: először lassan, mint mindig, aztán halálos gyorsulással.

Csúzlival is eltalálhattak volna minket, George-ot és engem egészen biztosan. Már csak azért is, mert a légvédelem tüzeinek legnagyobb része ránk, a vezérgépre irányult. De megint megmentett a lassúságunk. A légvédelmi tüzerek a nálunk legalább háromszorta gyorsabb Mosquitókhoz voltak szokva, és egyszerűen nem hitték el, hogy százhatvanal vánszorgunk. Két másodpercig vagy harmincméternyire előttünk húznak fölfelé a nyomjelzők. Ez volt az egyetlen esélyük. Mielőtt még helyesbíthetnének, meredek jobb bukófordulóba döntöm az A mint Able-t, a többiek késedelem nélkül követnek. Jobbra-balra kanyarogva, hogy a légvédelem ne tudja tüzet utánunk igazítani, le tengersiztig, aztán lőtávolon kívülre kerülünk.

Viszont riasztottuk a parti légvédelmi állásokat. Már a bukóforduló előtt feltűnt a fjordunk bejárata. Most jó néhány percen át csodálhatom az egymást keresztező nyomjelző csíkokat: a parti ütegek és az egyik partközeli sziget ütegei lövöldöznek. Csak azt tudnám, mire? Azt viszont tudom, hogy keresztül kell vezetnem a Cekkereimet ezen a halálos függönyön. Nincs kibúvó. Eszembe jut Christopher: négyhetes. Talán nem most kellene ezen tünődni.

Nincs elég bajunk, még az egyik fiatal pilótánk is rátesz egy lapáttal: a pillanat izgalmában véletlenül bekapcsolja a helyzetjelző fényeit. Ragyog, mint egy karácsonyfa. George átszól neki rádión: HOPSCOTCH X-RAY!⁸¹ AZ ÉG ÁLDJA MEG, OLTSA EL A PILÁCSAIT! Még csak nem is nyugtázza. HOPSCOTCH X-RAY! ITT HOPSCOTCH ABLE. HALL ENGEM? Még mindig nincs válasz. Büszkék vagyunk a rádiókra, de ebben a kritikus pillanatban nem működik. Aldis-lámpával jelzünk. A szárazföld felé fordultunkban kapcsol végre, de most már halálbiztos, hogy a teljes légvédelem tudja, hogy megyünk.

Talán tévedek, de lehet, hogy szívességet tett nekünk. A fjord jól őrzött bejáratához érve felkészülünk a meleg fogadtatásra. Nagyon tág alakzatba rendeződve, olyan alacsonyan repülünk, amennyire csak lehet, hogy ne lássák a sziluettünket. De csak nem nyitnak tüzet. Lévéen ultramodern gépekhez szokottak, feltehetőleg arra a következtetésre juthattak, hogy ez az egy-motorosokból álló kis biplánraj, amelyik leeresztett futóművel (természetesen nem tudtuk bevonni, de ezt ők nem tudhatták), merészen villogó helyzetjelzőkkel, százhatvan-százhetvennel vánszorog itt fölöttük, egyszerűen nem lehet ellenség. Lehet, hogy eltévedt újoncoknak néztek bennünket. Másképp mivel magyarázható, hogy ezek az ismert parti ütegek, amelyek egy-két perce még a semmit is vadul lödözték, miránk nem pufogtattak?

Közvetlenül a keskeny fjord vize fölött repülünk. Mindkét parton sorra gyulladnak a házakban a fények, ahogy az emberek meghallják, hogy jövünk; mintha csak mutatnák az utat. Vastag hó lepi a vidéket, a mindkét oldalunkon magasra emelkedő, fehér hegyek holdfényben fürdenek. Végre megpillantunk egy célpontot: magányos teherhajó úszik velünk szemben. Rávezetem a rajt, majd némi tétovázás után úgy döntök, hogy még őrjáratunk utolsó húsz kilométerét is végigrepüljük, hátha akad nagyobb hajó. De a fjord többi része üres.

Megfordulunk, földarálunk ötszázra, rakétaindításra az a legmegfelelőbb.

Ma már alig hiszem, de eszembe se jutnak a kis hajón lévő emberek. Hogy kik vannak azon a hajón, amelyet épp el akarunk süllyeszteni. Semmiség volt azokhoz a pusztításokhoz képest, amit mindkét oldal légierije éjszakánként véghezvitt. És stratégiai jellegű célpont volt, nem egy civilekkel teli város. De akkor is döbbenettel tölt el – tisztán emlékszem rá –; hogy egy pillanatilag se gondoltam a hajón lévő emberekre. Teljesen személytelen ügy volt.

Előrebuktatom a gépet, abszolút higgadtan célzok, pontosan az előírt húszfokos szögben veszem célba az elétkozott hajót: ha találok, a vízvonal alatt érik el rakétáim. Lehet, hogy volt légvédelmük, de egyszerűen nem érzékeltem, annyira csak a célzásra összpontosítottam. Olyan nagy gyakorlatom volt, és a körülmények annyira tökéletesek voltak, hogy egy-két méteres pontosságú találatra számítottam. Így is történt. Kilencszáz és ötszáz méter között gyors egymásutánban, páronként lőttem ki nyolc rakétámat. Láttam, hogy a hajó közepét találják el a vízvonal alatt.

Meredek fordulás jobbra, nézem a többieket. A következő két pilóta, Roffey és Payne szintén több találatot ér el, de már az én rakétáim is elegek lettek volna. Ekkor már tudtam, hogy nincs esélye a megmaradásra. Megállt, lángolt. Szólok a négy másik gépnek, hogy állítsák le magukat, keressünk parti célt. Ketten, Gough és Supple a fjord szájánál lévő légvédelmi állásokat választják, és minden bizonnyal sikeresen, mivel ezután már egyik se tüzel ránk. Kötelékem hat gépe hamarosan egyenként elindul vissza a hajónkra. Megint alacsonyra ereszkedem, ahol süllyed már a találatot kapott teherhajó, mentőcsónakokat bocsátanak le. Még egyszer végigpásztázom a megadott területet. A meredeken délnek futó Svyda-fjord torkolatánál is találok két teherhajót. Azonnal hívom a második köteléket,

amely azokban a percekben érte el a part vonalát. A főpilótám, Geoffrey Summers vezeti. Bevárom, aztán célra vezetem őket. Hárman-hárman támadják a két hajót.

Körülöttem mindenütt hallgatag hegyek. A sziklás-köves parti sávon éles kontúrokkal látszanak a kis házak. A Peggy egyenletesen duruzsol. Summers, Paine és Cridland gépét megbuktatva támadja az egyik hajót, legalább hat rakétájuk talál. A másikra rácsapva a két legfiatalabb pilóta csúnyán hibázik, Provis azonban több telitalálatot ér el bombáival, kettő pedig épp csak célt téveszt. Az első hajó már ég, de mielőtt elsüllyed, légénységének sikerül partra futtatnia. A második gyorsan süllyed, de nem tudok ott maradni, hogy végignézzem, mivel már több mint három órája vagyok a levegőben. Teljes terheléssel négy és fél óráig bírjuk, de még meg kell találunk a *Nairanárt*.

Éjfél tájban ez is sikerül. Odapillantok az üzemanyagmérőre: még majdnem száznyolcvan liter, egy órára is elegendő. Remek kis gép ez. Az első hullám másik hat gépe már fél órája leszállt. A második hullám néhány pilótája, aki úgy érzi, hogy találatot kapott vagy motorgondjai támadtak, sürgős leszállásra kér engedélyt. Rádión megnyugtatom a repülésirányítót, hogy még negyven percre való üzemanyagom van, így aztán megkapják az engedélyt, hogy előttem tegyék le magukat. Végül majdnem én maradok legutoljára. 00.17-kor, négy óra és tizenkilenc perc után szállok le.

Már indulunk is haza. Minden pillanatban várjuk az ellentámadást. Az akcióban rádiót használtunk, és az ellenségnek is tudnia kell, hol vannak a hajóink, s köztük legalább egy repülőgép-hordozó. Sehol semmi. Részletes jelentéstétel után lemegyek a hangárba fölmérni a kárt. A gépeken egyetlen karcolás sem esett. Ráadásul még az előző nap megsérült Cekkert is kijavították időközben, tehát megint üzemképes az összes gépem.

Két óra alvás. Virradatkor készenlétbe helyezzük a Wildcaterket, hátha esetleg bombázók támadnak ránk, két Cekker védekező jellegű járőrözésre indul. Sehöl semmi.

Vissza a hangárba. Végigvizsgálom a gépemet, beszélek az emberekkel. Nagy a lelkesedés. Szép kis műsort csináltak az este, parancsnok úr. Sétarepülés volt. A szerelőm halvány vigyorral pillant föl rám motorszerelés közben.

– Tudja, parancsnok úr, hogy mennyi benzinnel szállt le?

– Tudom, Titchmarsh. Remek kis sárkány ez. Négy és negyed órai repülés után is még több mint százharminc liter maradt benne.

– Hát, parancsnok úr... Nem is tudom, hogy mondjam meg magának... Na szóval én ezt nem értettem, és megnéztem mérőpálcával. Parancsnok úr... Magának nem működött az üzemanyag-mutatója. Olyan kevés benzinje volt, hogy a mérőpálca nem is mutatta. Legföljebb tizenöt-tizennyolc liter.

Tizenöt-tizennyolc liter. Öt-hat percre elegendő. Egy-két pillanat döbbszent csend, aztán harsány hahota.

– Hát akkor, Titchmarsh, az lesz a legjobb, ha megjavítja azt a mérőt.

– Már megtörtént, parancsnok úr.

– Akkor meg legyen rá gondja, hogy úgy is maradjon.

A *Campania* tizenkét pilótájának jelentése nem volt meggyőző. Állítólag végrehajtottak egy támadást, de „világítóbomba-vető repülőgép hiányában” az eredményről nem tudtak meggyőződni. Elég furcsának tűnik, hiszen szinte nappali világosság volt, de így számoltak be.

Néhány perccel 20.00 után vetettünk horgonyt Scapa Flowban. Mindenki lelkes volt. A szerencse folytán sikerült megvalósítanunk azt az eredményes akciót, amely annyira kellett a század felrázásához.⁸²

* * *

Hat napot töltöttünk Scapában. Ez idő alatt kezdtem kápis-
kálni, mi azoknak a bajoknak a gyökere, amelyek miatt a
Nairana éppenséggel nem „boldog hajó”, s aminek a jelei még
mindig gyakran felszínre bukkantak. Lassanként rájöttem,
hogy a dolognak nem sok köze van Eperhez, jóllehet mint
kapitányra, a század általános ellenségessége rá összpontosult.
Valójában nagyszerű és bátor tiszt volt, aki legalább annyira
szerette a repülést, mint mi, s aki a végsőkéig meghajtotta a
repülőket, de mint a tények mutatják, azon túl sose. Vagy leg-
alábbis nem túl sokkal. Nem volt pilóta, de szinte egyetlen
kapitány sem volt az. Az igazi bajt az okozta, hogy a század
némely tagja már elfogadhatatlanul hosszú ideje repült igen
veszélyes és kimerítő körülmények között harci bevetéseket.
Bob Selley például már csaknem három éve megszakítás nél-
kül röpködött a 835-ösöknél. Ez a RAF-nál, ahol a repülők
szabályos rotációs alapon váltogatták egymást, sose fordulha-
tott volna elő. Az a nyolc ember, aki érkezésemkor távozott
„pihenőre”, mint megtudtam, orvosilag mind alkalmatlannak
találtatott a repülésre. A mi nyelvünkön szólva: teljesen be-
tikkelt.

Mindemellett ott volt még az a szomorú tény, hogy a hajó
nem repülő tisztjei, az első tisztet is beleértve, a régi iskolához
tartoztak, és annak ellenére, hogy repülőgép-hordozón szol-
gáltak, még mindig nem voltak hajlandóak belátni, hogy a
repülőgépek a korszerű tengeri hadviselésben meghatározó,
ha ugyan nem épp döntő szerepet játszanak. Vagy talán épp
amiatt nem voltak hajlandóak belátni, mert repülőgép-hordo-
zón szolgáltak. Ezért aztán ellenszenvvel fordultak a repülők,
hajójuk létezésének egyetlen oka felé.

Surtees kapitány nem tartozott ezek közé. Nagy gondot fordí-
tott rá, hogy világossá tegyen előttem valamit, aminek magá-
tól értetődőnek kellett volna lennie, nevezetesen hogy a
Nairana kizárólagos funkciója az, hogy a századomnak fel- és

leszállóhelyet biztosítson. De hogyan hat ez a hajó nem repülő tisztjeire? Ők úgy érzik, háttérbe szorulnak, ugyanúgy, mint a szerelők, akiknek fő feladatuk az, hogy lehetővé tegyék számunkra a repülést. És ezek a tisztek ennek egy cseppet sem örülnek.

Az alattam szolgálók minden bizonnyal a legkülönbözőbb helyekről érkeztek; sose kérdeztem tőlük. Nyilván nem azért kerültek ide, mert előkelő tanintézményekbe jártak, vagy mert protekciójuk volt. Ittlétüknek egyetlen oka volt: értettek a repüléshez. Nem is keveset. És nem volt bennük semmi a hivatásos tisztek gögjéből – hála adassék érte az Úrnak. Srácok voltak, akiknek egyelőre a repülés jelentette az életet és ugyanilyen valószínűséggel a halált is, és nyoma sem volt bennük az előkelőbb rétegek manírjainak – sznobizmusának még kevésbé. Az, hogy divatjamúlt gépeiken csaknem lehetetlen időben is képesek eredményesen repülni, a világon semmit sem jelentett hajós tiszttársaiknak (legalábbis sokuknak). Hiszen még órparancsnoki képesítésük sincs. Egy csónakot se volnának képesek elkommandórozni. Fogalmuk sincs a King's Englishről.⁸³

Nevetséges, és így visszatekintve szinte hihetetlen. De igaz. Az egyenes stráfosok sokkal szívesebben szolgáltak volna egy igazi hajón, cirkálón vagy rombolón, ahol a hullámos haditengerészet tisztjei tudják, hol a helyük. Érzelmek jól kiviláglottak, mikor egy csoport egyik magas rangú tagja így jellemezte a flotta repülőit (véletlenül meghallottam): „úriemberesdit játszó kis bugrisok”.

Nem bírtam szótlannul megállni. Tudva, hogy előítéleteik megváltoztathatatlanok, úgy gondoltam, úgy bátoríthatom legjobban a századomat, ha nevetségessé teszem őket. Írtam egy új dalt, amely ezekkel a sorokkal kezdődött:

*A nyolcas-hármas-ötösök,
urizáló, bugris ördögök.*

És így végződött:

*Nem is vagyunk előkelők,
csak éjjel-nappal repülők.*

Istenem, milyen lelkesen bömböltük ezt a klapanciát a düh-től vörös, homlokát ráncoló tiszt, a megjegyzés elejtője közelségében! Pontosan tudta, miről van szó, de semmit sem tehetett ellene, mert azzal elismerte volna. Különösen emlékezetes alkalom volt, mikor egyszer Eper is beállt a zongora körüli gyűrűbe, és lelkesen énekelte velünk a nótát – igazi tartalmát természetesen még csak nem is sejtette.

Surteesnak akadtak fogyatékoságai. A látása például olyan rossz volt, hogy nyolcszáz méterről nem ismert föl egy támadó torpedóvetőt, és az olvasáshoz szemüvegre volt szüksége. Ráadásul a kajütjén kívül, fogyatékoságát palástolandó, nagyon ritkán tette föl a pápaszemét, és felolvastatta magának a jelzéseket.

Örült azonban nem volt. Ezt muszáj leírnom, mert nem sokkal korábban az a vad szóbeszéd kapott lábra a században, hogy az Epert elmebetegnek kellene nyilváníttatni. Ez is mutatja, mennyire irtózott tőle a század egyik-másik tisztje. Ennek a pletykának az adott alapot, hogy egy alkalommal, orosz vizeken horgonyozva, F. J. (FatJack) Cartwright, a hajó közutálatnak örvendő parancsnokhelyettese és „Doc” Waterman, a hajó rangidős orvos tisztje fontolóra vette, hogy *a la Lázadás a Cain hadihajón*⁸⁴, felmenti a parancsnoki tiszt alól, kajütfogságra kárhoztatja, és Cartwright lép a helyére.

Sose tudtam kideríteni, mi igaz ebből a roppant különös históriából. Az elmebetegség alátámasztásaként előterjesztett bizonyítékok azonban olyan gyenge lábakon állnak, hogy egy szót sem hiszek belőlük.

Én mindenesetre képes voltam jó munkakapcsolatot kialakítani Surteessel. Még csak nem is esett különösebben nehe-

zemre. Kemény ember volt – talán a Moby Dick Ahabjához hasonló –; de távolról sem lehetetlenül kemény.

Két nap a parton Hatstonban, repülési gyakorlaton. Esténként becsámborgunk Kirkwallba, de a *Nairana* sose ácsorog sokáig. Az érkezésünk utáni napon, február 4-én Eper a repfőnökkel együtt magához rendel. Másnap sötétedés után kifutunk: az 1. cirkálórappal Murmanszkba kísérünk egy konvojt. Készülünk fel mindenre. Milyen állapotban vannak a gépek, kérdezi.

- Egyetlen Wildcat kivételével mindegyik üzemképes.

- Próbálják meg holnap délre bevethető állapotba hozni. Ellenállásra számítunk, minden gépre szükségünk van.

Lemegyek a kajütömbé, rövid levelet írok Pennynek: lehet, hogy egy ideig távol leszek, csókolom Christophert. Később együtt harsogom a többiekkel a régi nótákat, de korán lefekszem, hogy kialudjam magam. A következő kilenc napban, míg el nem értük a Kolai-öblöt, nem sok lehetőségem adódott rá.

MURMANSZK ODA.

Hadianyagot szállító konvojok 1941 szeptemberében indultak először „dicső orosz szövetségeseinkhez” – a lelkes híradások csak így emlegették őket. Mindössze két kikötő volt nyitva előttük: a Kolai-öböl partján fekvő Murmanszk, és az attól erős ötszáz kilométernyire délkeletre eső Arhangelszk. A hozzájuk vezető út jóval a Sarkkörön túli szakaszokat is magába foglalta, sokszor a sarki jégtakaró legdélibb nyúlványai is látótávolságba kerültek. A csaknem kétezer kilométeres út java részén a konvojok a norvégiai parti bázisokon állomásozó, gyors bombázók hatósugarán belül hajóztak. A norvég kikötőkből induló tengeralattjárók egy nap alatt elérhették őket. Komoly fenyegetést jelentettek a Norvégiában állomásozó nagy felszíni hajók is: a *Tirpitz*, a *Prinz Eugen* és a *Hipper*. Ehhez járult még, hogy az időjárás – főleg a téli hónapokban – sokszor szétszórta a konvojokat, miáltal az egyes hajók fölöttébb kiszolgáltatottakká váltak. Mindezek dacára az első tizenegy PQ konvoj (ez volt az eredeti fedőnevük) gyakorlatilag sértetlenül jutott el rendeltési helyére, mindössze egyetlen teherhajó veszett el.

A kép 1942 márciusában, a PQ12 kifutásakor kezdett változni. A felderítők jelentették, hogy a *Tirpitz* csatahajó cirkálók és rombolók erős fedezete mellett északra, Trondheimbe hajózott. A konvojt következképp szinte az egész brit Honi Flotta elkísérte. A *Tirpitz* és kísérete ez utóbbiról szerencsére mit sem tudva, kereste, de nem találta a konvojt, márpedig a Hazai Flotta éppen ebben reménykedett, mivel számban és tüzérobén messze felülmúlta a németek hajóit. Az ellenség szerencsájére a rossz idő megakadályozta az összecsapást. A Trondheimbe visszafelé tartó *Tirpitz*-et megtalálta és torpedókkal megtámadta ugyan a *Victorious* tizenkét Albacore-ja, de nem találták el.

A következő néhány hónapban a németek egyre erősebben támadták a Szovjetunió északi részébe igyekvő konvojokat, amelyeknek gyakorlatilag nem volt légi fedezetük. 1942 derekán mindössze öt hadra fogható repülőgép-hordozóval rendelkezünk, és ezek közül egyet sem lehetett ilyen feladattal megbízni. A parti bázisú vadászgépektől nem lehetett védelemre számítani a hajókaravánt árnyékként kísérő távolfelderítők és a bombázók ellen, és a konvojok útvonala legtöbbször kívül esett a parti bázisú saját bombázók hatókörén, amelyek távol tarthatták volna a tengeralattjárókat. Mindez amiatt volt így, mert a nem túlságosan hálás oroszok nem engedték, hogy a RAF gépei Lappföldről operáljanak, az általuk nyújtott légi fedezet pedig kínosan megbízhatatlan volt. A következő három konvoj hatvankilenc hajója közül tíz süllyedt a tenger fenekére.

Ez azonban még csak a kezdet volt. Mire májusban kifutott a PQ16, az ellenség már több száz bombázót vont össze Norvégia északi részén. Ezekkel szemben a konvoj mindössze egyetlen vadászgépet, egy magányos Hurricane-t tudott felvonultatni. Ezt az *Empire Lawrence* nevű CAM hajó szállította, amelyről csak felszállni tudott, leszállni rá nem. A konvojt az egyes esete-

ket összeadva, ezer bombázó támadta. A harmincöt teherhajóból hét elsüllyedt. A Hurricane első és egyetlen felszállásán lelőtt egy banditát,⁸⁵ egy másikat megrongált, és a kísérőhajók is sok gépet lelőttek, az ellenség veszteségei mindazonáltal viszonylag csekélyek voltak.

A félelmetes mélypont, amelyért a teljes felelősség az Admirális lordjait terheli, júniusban, a PQ17 kifutásával érkezett el. Harminchét teherhajóját pontosan ugyanazzal a kísérettel bocsátották útjára, mint a PQ12-est. A légi felderítés megállapította, hogy a *Tirpitz* két zsebcsatahajó, a *Lützow* és az *Admiral Scheer*, egy nehézcirkáló, a *Hipper*, valamint egy rombolóraj kíséretében áthajózott az Alten-fjordba, Norvégia legészakibb kikötőjébe. Abból a feltételezésből kiindulva, hogy a németek meg akarják támadni a konvojt – akik azt se tudták, hogy kifutott-e már – Őlordságaik poros londoni íróasztalaik mellől azt a végzetes parancsot adták a konvojnak, hogy szóródjon szét. Érthetetlen, miért tettek így, és miért nem bízták a döntést a konvojt kísérő admirálisra. Ha a *Tirpitz* és kísérete megtámadta volna a konvojt, elsőprő túlerőben lett volna a kíséret aprócska ágyúival szemben. A valóságban azonban kilencven-száz kilométernél jobban egyszer sem közelítették meg a hajókaravánt. A kíséretük által elhagyott, szétszóródott kereskedelmi hajók viszont a torpedóvetők és a tengeralattjárók könnyű prédáivá váltak. Tizenkettő kivételével mind odaveszett: a konvoj kétharmada.

Ez után a katasztrófa után egészen szeptemberig nem indítottak konvojokat a Szovjetunióba. Ekkor vált hadra foghatóvá a második kísérő repülőgép-hordozó, az *Avenger*. Ennek teljes hadereje mindössze tizenkét Hurricane-ból és három Cekerből állt, ehhez járult még az *Empire Morn* nevű CAM hajó egyetlen „egyszer használatos” Hurricaneje. Ezeknek kellett szembenézniük a Norvégia északi részén állomásozó több száz bombázóval. A konvoj, a PQ18 harminckilenc teherhajójából

tizennégy odaveszett, de ezekért már legalább fizetett az ellenség: több mint negyven bombázójába és három tengeralattjárójába került, ami az előzetesen becsült kockázat tükrében akár még sikeres védekezésnek is tekinthető.

A konvojok murmanszki vesszőfutása 1943-ban és 1944-ben mindvégig folytatódott. Szinte kivétel nélkül mindegyiket erősen támadták, de a légi fedezet erősödésével a veszteségek lassanként „elfogadható” szintre csökkentek. Ekkor már nemcsak több repülőgép-hordozó állt rendelkezésre, olyannyira, hogy a vége felé már minden konvoj mellé jutott legalább egy, de 1942 végétől az oroszok végre megengedték, hogy a RAF igénybe vegye északi támaszpontjaikat – nagyon bölcsen tették. Mindezek ellenére, noha a Máltára induló konvojok is gyakran szenvedtek igen súlyos veszteségeket, a legveszélyesebb és a lerettegettebb járat továbbra is a murmanszki maradt.

Bár az atlanti csatát már több mint egy éve megnyertük, ez még 1945-ben is igaz volt, mikor az utolsó előtti konvojt, a JW-64-est kísértük.

A huszonhat kereskedelmi hajóból álló konvoj február 3-án sötétedés után futott ki Greenockból; három romboló, három szlúp, négy korvett és egy segédhajó kísérte. A terv szerint a Külső-Hebridák és a szárazföld között elhaladva, február 6-án 08.30-kor, mintegy száztíz kilométerre a Ferör-szigetektől északra keletre kellett találkozniuk a két kísérő repülőgép-hordozóból, a *Campaniáhozól* és a *Nairanából*, a *Bellona* cirkálóból és nyolc rombolóból álló CSI-gyel⁸⁶, az 1. cirkálórajjal, amely tíz órával korábban Scapa Flow-ból indul. Ilyenformán a teherhajók számát kis híján felülmúlta a kísérőké. Eszembe jutott az alig egy évvel korábbi atlanti konvoj, mikor még négy korvett és két MAC hajó is elég volt száz hajó áttereléséhez. Az idők jele volt, hogy Rhoderick McGrigor ellentengernagy, egy keményköté-

sű kis vörös hajú skót – a Kicsi McGrigor, ahogy szeretetteljesen emlegették – a *Campaniá*-t választotta zászlóshajójául. A vele utazó 813-asokkal és velünk együtt összesen huszonnyolc Cekker és tizenkét Wildcat állt rendelkezésére.

Háromszázhetven kilométerre voltunk Norvégiától, mikor összejött a randevú, ennél közelebb (feleennyire) csak akkor kerültünk hozzá, mikor az út vége felé két-három napig a sarki jégtakaró legdélibb nyúlványai rákényszerítettek minket. A konvoj sebessége kedvező körülmények esetén tizenegy csomó volt. Ezzel öt nap alatt elértük volna a kétezer-négyszáz kilométerre fekvő, biztonságot nyújtó Kolai-öblöt. Útirányunk majdnem pontosan északkeleti volt, amitől a következő három napban csak alig-alig tértünk el. Ez idő alatt mindvégig a parti repülőterekről felszálló távolfelderítők és bombázók hatósugarán belül hajóztunk. Ha északabbra fekvő útvonalat választunk, távolabb kerülünk ugyan tőlük, ezzel szemben egy nappal meghosszabbodik az út.

Nemsokára kezdetét vette a móka. A *Campaniával* felváltva biztosítottuk a fedezetet a bombázók, illetve a tengeralattjárók ellen. Ha ők felszálláshoz készültek a Cekkereikkel, mi készenlétbe helyeztük a Wildcateinket, és fordítva. Szükség esetén azonban rövid időn belül az összes Swordfishnek és Wildcatnek fel kellett tudni szállni (ez utóbbiakat éjszaka nem lehetett használni, csak a nappal és a végtelen hajnali és alkonyi szürkület óráiban). A konvoj első napján, február 6-án mi, cekkeresek folyamatos védelmi járőrszolgálatot adtunk, hogy kordában tartsuk a tengeralattjárókat, a *Campania* vadászgépei pedig ezalattriadókészültségben voltak, hogy elhárítsák a bombázókat és a felderítőgépeket. Egy balszerencse folytán, mint később megtudtuk, egy rutinszerű meteorológiai feladatokkal megbízott, magasan repülő ellenséges gép észrevett minket, és alkonyatkor már meg is jelent mögöttünk az első „árnyék”, a konvojra ragadó távolfelderítő, amely mintegy

negyven-ötven kilométeres távolságból, körpályára állva követte a konvojt. A *Campania* hét perc múlva már fel is bocsátotta a vadászait, radarral célra vezette őket, azok pedig lelőték. Egy Ju-88-as volt. Sajnos mi is szenvedtünk veszteséget: az egyik Wildcat nem tért vissza. Sose derült ki, miért.

Az ellenség most már ismerte a pozíciónkat. Kicsi McGrigor nem változtatott az útirányon. Hetedikén a kora hajnali órákban megint ránk ragadt egy árnyék, ez azonban már tiszteletteljes távolságban maradván jelentette a helyzetünket. Az éjszaka nyomunkba szegődő ellenséges repülőgépek által okozott problémát megoldandó, a *Campania* hozott magával egy Fulmart is, amelynek pilótája képzett éjszakai vadász volt. A kétüléses Fairey Fulmar nem volt olyan ósdi, mint a Cekker, legalábbis zárt pilótafülkéjű, behúzható futóművű, egyfedelű gép, de már 1939 óta repült, és sebessége mintegy kilencven-száz kilométerrel elmaradt a Hurricane mögött. Emiatt viszont a leszállósebessége is alacsonyabb volt, és általános vélemény szerint normális körülmények között alkalmas az éjszakai akciókra, amikor is a Wildcetek nem tudtak felszállni. E pillanatban azonban történetesen üzemképtelen volt, így az árnyék, illetve a felváltására érkezett másik gép a virradat első fényeiig zavartalanul sompolyoghatott utánunk. Ismerték tehát a pozíciónkat, az irányunkat és a sebességünket.

Ebből arra következtettünk, hogy bombázók, tengeralattjárók vagy mindkettő bevetésével bármely pillanatban ránk támadhatnak. Nem is tévedtünk. Éjszaka átléptük az északi sarkkört. Az idő egyenletesen romlott, hamarosan viharos erejű szél kezdett fújni, a felhőalap alig háromszáz méterre ereszkedett, és az időnkénti hózáporok miatt egyre rosszabbodtak a látási viszonyok. Nyolcadikán 07.38-kor a hosszú virradat előtti derengés idején radarunk közeledő repülőket jelzett. Wildcatjeink már felsorakoztak, a pilóták riadókészültségben várakoztak a hadműveleti helyiségben; azonnali felszállási parancsot kaptak.

Az ellenség csapásmérő ereje, tíz-tizenkét Ju-88-as torpedóvető 07.40-kor, három-négy perccel korábban, mint vadászaink felszállhattak volna, megkísérelte megközelíteni a konvojt. Szinte biztos, hogy a körülbelül ötszázötven kilométerre délkeletre eső Trondheimből jöttek. Pilótáik azonban kivétel nélkül lemondtak a támadásról, nem lévén semmi kedvük szembenézni a külső védőgyűrűt alkotó kísérőhajók zárótüzével, amellyel azok várták őket. Az egyiket lelőtte a *Denbigh Castle* nevű korvett, mások „valószínűket” jelentettek. Mikor a megmaradt támadók megpillantották vadászaikat, megfordultak, és mielőtt a Wildcetek elérhették volna őket, felhőbe menekültek. Egy sem ért olyan közelségbe a konvojhoz, hogy ledobhatta volna a torpedóját.

A torpedóvetők második hulláma 09.30-kor érkezett. Őket is a kísérőhajók erős tüze várta, s ezúttal a *Campania* küldte rájuk a vadászeit. Eközben mi megint készenlétbe helyeztük a mieinket, hátha segítségre szorulnak. De minden úgy alakult, mint az előző esetben: a hadihajók erős tüze visszavonulásra kényszerítette az ellenséget. Ok sem tudtak torpedót vetni, és ők is felhőbe menekültek a vadászok elől.

Egy óra múlva megint ránk ragadt egy árnyék. Wildcatjeink még készenlétben voltak. Időközben megint feltámadt a viharos szél, egyes lökései már elérték a negyven csomót, de azonnal felszálltak, aznap immár másodszor. A felhőzet nagy része ekkorra feloszlott, így a felderítőgép – megint csak egy Ju-88-as nem tudott hová rejtőzni a vadászok elől, és Norman Sargent és Bili Armitage (egy fiatal új-zélandi) egyesült erővel lelőtte.

Ma már tudjuk, hogy a két támadásban a *Kampfgeschwader 26* [26. bombázó repülőezred] negyvennyolc Ju-88-asa vett részt, de ezeknek csak a fele találta meg a konvojt, s ezek közül is hetet lelőttünk, tehát jóval többet, mint gondoltuk.

Kicsi McGrigor visszavonásig érvényes éjjel-nappali Cekkerjárőrözésre adott parancsot, a Wildceteknek pedig virradat-

tólriadókészültséget rendelt el, de több támadás nem érte a konvojt. Ekkorra már naponta csak mintegy háromszázhetven kilométert tettünk meg, tehát átlagosan nyolccsomós sebességgel haladtunk a mind rosszabb időjárásban.

Vadászrepülőink megtapasztalt jelenléte elégnék bizonyult ahhoz, hogy nappal és szürkületben elvegye az ellenség kedvét a követésünktől, de minden második éjszaka merész banditák figyelték utunkat. Az első alkalommal a *Campania Fulmaxia* még nem volt üzemképes, másodsorra azonban már igen, és fel is szállt. Mint kiderült, a csúcssebessége nemigen lehetett nagyobb, mint a zsákmányjelölté, nem is érte el. Ráadásul leszálláskor egyetlen fékezőkábelt sem tudott elkapni, és teljes sebességgel belerohant a biztonsági hálóba. Egyetlen éjszakai vadászunk ezzel az oda-vissza úttal be is fejezte szereplését.

Másnap reggel nyolckor, elérve a 72° 50'-es szélességet, és az Északi-foktól mintegy ötszáz kilométernyire nyugat-északnyugatra, a tengernagy új irányt jelölt ki a konvojnak: kelettől néhány foknyira északra. Ezáltal még közelebb kerültünk az északi norvég partok repülőtereihöz és tengeralattjáró-bázisaihoz, de közeledtünk a jégtakaró déli pereméhez, tehát nem volt más választásunk. Erős hideg uralkodott, a szél most már állandóan viharos erővel fújt, billegett a hajó, és fennállt a veszély, hogy a Cekkereken jég képződik – arról nem is beszélve, hogy milyen érzés ilyen időben nyitott pilótafülkében ülni. De azért tudtunk repülni. A 7-e este és a 10-e este közötti hetvenkét óra alatt a két Cekker század több mint hetven járőrt repült. Mindegyik másfél-három óráig tartott, ami azt jelenti, hogy átlagosan két Cekker éjjel-nappal a levegőben volt.

Roppantul megrövidültek a napok. A nap csak nagy vonakodva kelt föl délkeleten, jártában épp csak fölemelkedett a déli szemhatár fölé, s négy órával azután, hogy fölkelt, délnyugaton már el is búcsúzott. Ezt a rövid közjátékot hosszú derengés előzte meg és követte.

Azon vettem észre magam, hogy csinálom a dolgom. De csak csinálom, többre nem vagyok képes. Állandó, erős nyomás alatt álltunk, de a század morálja elérte az elvárható szintet. A Wildcat-pilótákkal madarat lehetett volna fogatni. A cekkerek elfogadták, hogy naponta legalább egyszer föl kell szállniuk, mert tudták, hogy ezzel távol tartják a tengeralattjárókat. Az időjárási körülmények ha rosszak voltak is, azért nem lehetetlenek, nem is panaszkodott senki. Leszálláskor sok gép megsérült, de ezeket gyorsan kijavítottuk, és sikerült fenntartanunk a százszázalékos harckészültséget. Mióta Scapa Flow-ból eljöttünk, alig aludtam valamicskét: vagy repültem, vagy a hídon voltam, vagy a hadműveleti helyiségben eligazításon vagy jelentéstételen, vagy a hangárban az emberek között, felügyelve a javítást és a rutin karbantartást. Semmi másra nem jutott idő, legfeljebb alkalomadtán – lehetett éjjel vagy nappal, nem számított – egy-két óra szundikálásra. Teljesen felöltözve aludtam, gyakran pilótaszerelésben a hadműveleti helyiség vagy a társalgó valamelyik szögletében. Ahogy Landcastle megjött, a kajütöm nagyon imbolygott, egyébként pedig vészhelyzet esetén nagyon sokat kellett volna rohannom a gépekig.

De bármennyire imbolygott és bókolt is a hajó a háborgó sarki vizeken, ezek az alvások mindig pihente tők voltak. Azt hiszem, elérkeztem a fáradtságnak arra a szintjére, mikor a reakcióim még csak egy kicsit lassultak le, s repülési és munkaképességem épp csak hogy csökkent. Mikor ezt az állapotot elértem, állandósult a teljesítményem.

Nem hiszem, hogy az Eper egy szemhunyasnyit is aludt volna. Mintha a híd egyik szerelvénye lett volna, úgy állt ott – ha épp nem a hadműveleti helyiségben tartott eligazítást.

Nem sokkal azután, hogy keletnek fordultunk, virradat előtt újabb felderítőgépet észlelt a radarunk. Azonnal felküldtük a Wildcateket. Gyorsan megtalálták, és több támadást is indított-

tak ellene, mielőtt bemenekült a felhőzetbe. Al Burgham, a raj parancsnoka több találatot ért el, és „valószínűt” jelentett. Az ellenség viszont ennek ellenére minden bizonnyal tudomást szerzett új útírányunkról. Kitartó követésünkből arra lehetett következtetni, hogy további támadásokra számíthatunk.

Ezt megerősítette, hogy a HF/DF néhány perccel este nyolc után két tengeralattjárót észlelt, egyet a konvojtól délre, a másikat délkeletre. Mindenképpen lent kellett tartanunk, és lehetőleg meg kellett támadnunk őket. Hat Cekkerem szállt föl, kettő a tengeralattjárók és a konvoj között krokodilozott, kettő a tengeralattjárók feltételezett pozíciója fölött győkozott.

Éjszaka én is krokodiloztam – életem legkellemetlenebb repülése volt. A hőmérséklet a mínusz tizennyolc fokot sem érte el, kilencven kilométeres sebességű szelek fűjtak, és nyitott pilótafülkénkben ugyanúgy ki voltunk téve az elemeknek, mint bármikor máskor. Koromsötét éjszaka volt, szinte az egész küldetést műszerekre támaszkodva repültem végig; George le se vette a szemét a radarernyőről. Felhőalap háromszáz méter. Közvetlenül alatta repültem, hogy George-nak, illetve a radarjának minél nagyobb esélyt adjak, mert nem hittük, hogy abban a sötétben szabad szemmel észrevennénk egy tengeralattjárót. Épp csak a hullámok fehér taraját pillantottam meg időről időre.

Egy motorhiba ilyenkor szinte biztosan halálos. Ilyen hullámzásban, ilyen sötét éjszaka fürdőzni... Nem lett volna egy leányálom. Aligha maradtunk volna életben egy nyitott gumicsónakban (ha egyáltalán működik) órákon át. Ráadásul a szél nem a legközelebbi part felé, hanem nyugatnak, a kétezer kilométerre lévő Grönland felé terelt volna minket. Az admirális ezeken a tengeralattjárók járta vizeken nemigen nélkülözhetett egyetlen kíséőhajót sem, ráadásul vajmi csekély lett volna az esély, hogy tőlük kilencven-száz kilométernyire megtaláljanak minket a sötétben. Ha az autó motorja áll, az em-

ber lehúzódik az út szélére, kiszáll, felnyitja a motorháztetőt, és megnézi, hol a bibi. Vagy ha egy többmotoros gépnek bedöglik valamelyik motorja, a többi még működik. Mi nem számíthattunk ilyesmire. Állandóan figyelni kellett az olajnyomást, a hőmérsékletet, fülelni: változik-e a motor hangja, sejteti-e a közelgő halált. A Peggy rendesen duruzsolt.

Mikor végre már leszálláshoz készültünk, láttuk, hogy a *Nairana* örülten imbolyog és bókol, ennek ellenére ritkán láttam hívogatóbb látványt, mint repülőfedélzetének föl-le hintázó fényeit. Mint mindig, most is Bob Mathé vezetett be. A földet érés pillanatában nem lehetett több húsz kilométeresnél a földhöz viszonyított sebességünk. Simán leszálltunk.

A következő tizenkét óra alatt alig száztíz kilométert tettünk meg. Egy gyalogos tempójában döcögtünk a zord sarkvidéki vizeken. Széllel szemben haladtunk, így a hajónak legalább nem kellett elhagynia konvojbeli helyét, hogy felszállhassunk. Tudtam, hogy hamarosan rajtam a felszállás sora, de ebben az időszakban, amikor állandóan két Cekker volt a levegőben, és mikor a hangárban éjt nappallá téve dolgoztak a szerelők a gépeken, az alvás szóba sem jöhetett. Ráadásul a hosszú éjszakai órák idején mindvégig követtek minket. Mind közelebb és közelebb kerültünk az ellenség támaszpontjaihoz, és most már tényleg minden percben várható volt a támadás.

Másnap, február 10-én napfölkelte előtt ismét felszálltunk George-dzsál. Még mindig erős szél fűjt, de az idő valamelyest megjavult. A felhők két rétegben helyezkedtek el: réteges esőfelhők hatvan-hetven százalékos fedettséggel kerub öt, kerub nyolcon (százötven-kétszáznegyven méteren) és nyolcvanszázalékos fedettséggel gomolyfelhők és zivatarfelhők angyal négy pluszon (négyezer láb, azaz kb. ezerkétszáz méter fölött). Ez az elmúlt három nap tapasztalata alapján azt jelentette, hogy nincs remény a rakéták használatára. Hat vízipompa csimpaszkodik gépünk szárnyai alatt, de a startrakéták segítségével már

a fedélzet derekánál levegőbe emelkedünk. Éjszaka semmit sem jelzett a HF/DF, ezért passzív krokodilozás a feladat: váltakozó pályán keleti, illetve nyugati irányban, a konvojtól ötven kilométernyire délre – Norvégiától százötven választ el így. Onnan várható a támadás. Köztem és a konvoj között egy másik Ceker viperázik. Olyan magasan repülünk, hogy még lássuk a tengert, azaz legnagyobb részt a gomolyfelhők alatt, aztán egy-egy tágasabb, tiszta térséghez érve magasabban. Alacsonyabban erős a turbulencia, s mikor kelet felé haladunk, a földhöz viszonyított sebességünk nem több hetvenöt kilométernél.

És ekkor elképesztő dolog történik. Jó néhány percen át jóval kerub tízes fölött tudok haladni, majd látva, hogy egy alacsony felhőréteg van előttünk, lebukom alá, szinte érintem rongyos szélét. Kerub nyolcason kiveszem a gépet, mikor legnagyobb döbbenetemre látom, hogy ütközőpályára kerültem egy Ju-88-as századdal, amely alig valamicskével a tengerszint fölött tart észak felé, a konvoj irányába. Tízen vannak, fekete kereszték, horogkereszték, szoros alakzatban, két kilométernyire.

Két azonnali, egyidejű reakció. Figyelmeztetni a konvojt, és: Jézusom! Miért nincs nálam rakéta?! George másodperceken belül küldi a jelzést: TOPAZ ABLE BEESWAXNEK. TALLIHÓ! TÍZ NYOLCTANNYOLCAS. POZÍCIÓ 180ZZ30. IRÁNYA KONVOJ. VÉTEL. Szinte azonnal érkezik a válasz. BEESWAX ABLE-NEK. ÉRTETTEM, VÉGE.

E szerencsés fordulatnak köszönhetően részletes adatokkal megtámogatott figyelmeztetést tudtunk küldeni a konvojnak, jó két perccel hamarabb, mint hogy annak radarjai észlelheték volna a közeledő ismeretlen számú, ismeretlen nemzetiségű gépeket. Talán ha ezer az egyhez lehetett az esélyünk, hogy a megfelelő időben a megfelelő helyen legyünk.

Két perc kevésnek tűnik, mégis nagyon sokat számított, mert így Wildcatjeink még a támadás kezdete előtt fel tudtak száll-

ni, és a légvédelmi lövegek személyzete is idejében elfoglalhata a helyét.

Bárcsak volna rakétám. Talán furcsa gondolatnak tetszik, de abban a percben szinte csak erre tudtam gondolni. A rakétákat természetesen tengeralattjárók vagy felszíni hajók elleni használatra tervezték, és nem hiszem, hogy akár csak egyszer is használták volna repülő célpontok ellen. A torpedóvető bombázók máris lőtávolságban voltak, én pedig egyenesen felénk zuhantam. Szerencsés passzban voltam akkoriban, és úgy éreztem, talán most is bejönne egy nagy húzás: egy rakétával felszerelt Cekker egy szál magában szétzavar egy JU-88-as századot. Ez már önmagában is óriási húzás lett volna, de ha még el is találom valamelyiket...!

De nem volt egyéb fegyverem, csak egy fürt vízibombám, ezért kénytelen voltam tehetetlenül nézni, hogy repülnek a konvoj felé kétszer akkora sebességgel, mint amennyi az én gépemtől tellett.

Ez a Ju-88-as század csak az első hulláma volt azoknak a gépeknek, amelyek 10.20 és 10.50 között folyamatosan támadták a konvojt: a Kampfgeschwader 26 harminc gépe kerülgette a hajókat. Pilótáik, előző bajtársaikkal ellentétben a Wildcatek és a hajók tüze dacára bátran rárepültek a konvojra. Akik megmaradtak közülük, egyénileg választottak célpontot maguknak. Sokuk egészen közélről vetette vízbe a torpedóját. A megtámadott hajók azonban, miközben minden fegyverükből tüzeltek, kitérő manőverekkel „kicselezték” a közeledő bádoghalakat, és egy sem találta el őket. A *Nairana* is a szerencsés hajók között volt, sőt le is lőtt egy támadó nyolcvannyolcast, mikor az már épp kioldhatta volna a torpedóját. Surtees nem hajtott végre kitérő manővereket. „– Ellenséges repülők? – kérdezte állítólag. – Én egyet se látok. Teljes gőzzel előre!”

Mindeközben Wildcatjeim – Sam Mearns és Al Burgham – lelőttek két ellenséges gépet. A nyolc tizenhármak három

„valószínűt” jelentettek, a hadi- és teherhajók pedig öt gépet szedtek le, és nyolcat megrongáltak. George meg én ezalatt folytattuk az őrzőjáratot. Két és fél órányi járőrözés után 10.30-kor kellett volna leszállnunk, de a csata épp akkor tombolt a leghevesebben.

És most egy másik különös találkozásról. Az idő javulóban volt, az alacsony felhőzet oszladozott, hat-kilencszáz méterre is fel tudtam emelkedni. Egyre csak azt figyeltük, látunk-e tengeralattjárót. Tengeralattjárót azt nem észleltünk, ezzel szembenjőval alattam és egészen közel a víz színéhez észrevettem egy magányos ellenséges bombázót: a konvoj felé tartott. Jeleztam a pozícióját és az irányát, aztán csak úgy *brahiból* egy meredek bukófordulóval elindultam felé, mintha meg akarnám támadni. Persze nem gondoltam komolyan; úgy terveztem, hogy mikor már közel érek hozzá, kiveszem a gépet a zuhanásból. A végkifejlet azonban váratlanul alakult.

Az ellenséges gép valamelyik embere észrevehetett minket a szeme sarkából, és riaszthatta a társait. Pánikhangulatban nem nehéz összetéveszteni a gépeket, mint azt hamarosan megtapasztaltuk (a Wildcatek már korábban). Talán azt hitték, hogy valamiféle titkos fegyverrel vagyunk felszerelvek. A lényeg, hogy nem vállalták a kockázatot. A bombázó teljes sebességre gyorsított, s amikor nyolc-kilencszáz méternyire értem hozzá, elhúzott vissza, Norvégia felé. Leadhattuk a jelentést: **ÁLTÁMADÁST HAJTOTTUNK VÉGRE EGY BANDITA ELLEN. IRÁNYA JELENLEG EGY NYOLC NULLA, SEBESSÉGE ÖTSZÁZ FÖLÖTT.** Ezután jó erős másfél óráig folytattuk a krokodilozást.

A következő epizód már nem volt ennyire derűs. Mikor már három órája voltunk a levegőben, visszatérési parancsot kaptunk. Nagy kiterjedésű, alacsonyan fekvő felhőréteg feküdt előttünk. Folyamatosan ereszkedve vágtam bele, s kijöve belőle négy romboló között találtam magam. Kettő közülük, éles

eszü és szemü módon egymotoros és kétfedelű gépemet egyfedelű és kétmotoros gépnek nézve azonnal tüzet nyitott minden fegyveréből. Meglehetősi sietséggel húztam vissza a felhőbe, George pedig egy fölöttébb indignálódott hangvételű üzenetet küldött nekik.

Mire végre leszállhattunk, kiderült, hogy nem mi voltunk az egyetlenek, akiket a saját bajtársaik vettek tűz alá. Olyannyira nem, hogy az egyik teherhajó le is lőtt egy Wildcatet, a pilótája meghalt. Több más vadászgépet is értek találatok, köztük a mi századunk gépei közül is kettőt.

Már azt hittük, vége a csatának, de húszpercnyi szünet után újabb banditák tűntek föl. Mindkét század valamennyi üzemképes Wildcatje nyomban felszállt, összesen hat-hét gép. Ez és a kísérőhajó heves tüze elégnek bizonyult ahhoz, hogy elvegye az ellenség kedvét a támadástól: megint csak nem találta el egyetlen hajót sem, az egyik bombázó viszont egy Wildcat és a hajók tüzétől találva a tengerbe zuhant.

A következő fél napban folyamatosan javult az időjárás. Szünet nélkül folyt a találatot kapott Wildcatek és a leszállás közben megsérült Swordfishek javítása. A jégtakaró közelsége egyre csak kelet-délkelet felé kényszerített minket, és már csak alig száznyolcvan kilométernyire hajóztunk Norvégiától. Egy órával később akadt egy kis izgalom, mert az egyik HF/DF dél-délkeleti irányban, nem messze tengeralattjárót jelzett. Ma már tudjuk, hogy a szóban forgó körzetben nyolc német tengeralattjáró, a *Rasmus Gruppe* várt ránk. Azonnal előreküldtünk két Cekkert, hogy nézzenek körül. Miután felszálltak, számottevően növekedett a látótávolság, a szél szellővé mérséklődött. Ezúttal azonban egy másfajta veszély leselkedett ránk.

Az egyik Swordfish, amely jóval a konvoj előtt krokodilozott, a vártnál egy órával hamarabb tért vissza. Jelezte: HARMINCÖT KILOMÉTERRE SÚRÚ KÖD. LESZÁLLÁSI ENGE-

DÉLYT KÉREK. Gyors megbeszélés a repülőfőnökkel. Ahogy a hadműveleti helyiségből a híd felé megyünk, látjuk, hogy a köd első foszlányai már ott lebegnek a fedélzet fölött. Eper ránk néz.

- Miért jött vissza ilyen korán?
- Jelentette, hogy sűrű köd van előttünk, parancsnok úr. Körülbelül harmincöt kilométernyire. Leszállási engedélyt kér.
- A látási viszonyok tökéletesek. Folytassa a járőrözést.
- Értettem, parancsnok úr. De a következő órában figyel-nünk kell az időjárásra.

Eper szó nélkül hátat fordít. Az út folyamán először konfron-tációt sejtető előjelek mutatkoznak. A terv szerint egy óra múlva két Cekkert kell felküldenünk, és fogadnunk a két vissza-térőt. Ez pillanatnyilag tökéletesen rendjén valónak látszik. Tizenegy csomóval haladunk, tehát csaknem két óra kell hoz-zá, hogy elérjük a ködtakaró jelenlegi helyét. Ködben pedig se leszállni, se tengeralattjárót látni nem lehet.

Közeledik a felszállás időpontja. A két Cekkert előkészítik. Ekkor már ködfoltok között hajózunk. Szótlanul állok a hí-don. Ilyen időben roppant veszélyes egy őrzőjáratot megkoc-káztatni. Komoran várom a kapitány parancsát, s lélekben fel-készülök rá, hogy ha kell, szembeszegülök vele. Nagy sokára félíg felém fordul.

- Fel tudnak szállni?
- Fel, parancsnok úr, de ha belefutunk ebbe a ködbe, fél óra múlva nem fogunk tudni leszállni.

A szokásos fensőbbbséges parancsra (számítok: „Felszállás!” Eper viszont nem parancsol, hanem kérdez.

- Mit javasol? – Még mindig csak félíg fordul felém.
- Azt javaslom, parancsnok úr, hogy a fent lévő két gép azon-nal szálljon le, és hogy a következő felküldése előtt várjunk még egy órát.
- És hagyjuk légi fedezet nélkül a konvojt?

– Igen, parancsnok úr. Egy órára. A másik lehetőség az, hogy elveszítünk két gépet és a személyzetüket.

Eper elfordul. Gőzölög a tenger. A repülőfedélzet egyre inkább ködbe borul. Eper az esélyeket mérlegeli. Tudom, hogy nagyon nem szeret járórt visszarendelni. Hirtelen megadja magát.

– A két őrzőjáratot elhalasztom. Álljanak készen gép fogadására.

Rohanás hátra a két várakozó Cekkerhez. Felszállás egy órával elhalasztva. Vigyék ezt a két gépet előre, a háló elé. A két fent lévő a lehető legrövidebb időn belül leszáll.

Perceken belül szélbe fordulunk, és mindkét gép rendben leszáll. Fél óra múlva a köd annyira megsűrűsödik, hogy alig negyven-ötven méterre lehet ellátni. A következő huszonhat óra alatt szó sem lehetett felszállásról.

Tizenkettedikén 01.30-kor nem sokkal azután, hogy a ködből kibukkanva csillagos égbolt terült fölénk, irányt módosítunk a Kolai-öböl felé: egyelőre mintegy háromszázötven kilométerre vagyunk tőle, nem egészen egy napi útra. Napfölkeltkor találkozunk egy kis szovjet hadihajórajjal. Időnként fel-feltűnik egy-egy orosz repülőgép: a tengeralattjáróktól véd minket. Együlékes gépeket használnak, Bell Airacobra-kat, amelyek teljesen alkalmatlanok ilyen célra. Éjfélre kirajzolódnak előttünk az alacsony fekvésű orosz partvidék körvonalai – és az elméleti biztonsága.

De a tragédia még hátravan. Egész úton egyetlen hajót sem veszítettünk. Tizenharmadikán 00.29-kor azonban, alig négy-öt kilométerre a parttól, a konvoj végén haladó *Denbigh Castle* korvettet torpedótalálat éri: négy német tengeralattjáró lesett ránk periszkópmélységben. A *Denbigh Castle* kapitánya kiviszi ugyan hajóját a partra, de az akkorra már hasznavehetetlen roncs.

Hajnalban horgony vetettünk. Én akkor már mélyen aludtam szokatlanul mozdulatlan kajütömben – Scapa Flow elhagyása óta először.

XI.

MURMANSZKBÓL HAZA

Az Arhangelszkbe tartó hat hajó leválik tőlünk, orosz hajók kísérik őket tovább. A többi teherhajó folytatja útját a Kolai-öböl legbelső csücskében fekvő Murmanszk felé, ott teszik partra rakományukat. A hadihajók ezzel szemben Vaengánál lehorgonyoznak, szintén az öbölben, de félúton a nyílt tenger és Murmanszk között. A kis elszigetelt előőrsöt és Murmanszkot út köti össze, de mikor szeretnénk volna megtapasztalni ez utóbbi nem túl ígéretes örömeit, kiderült, hogy az utat háromméteres hó borítja. Ezért aztán az alatt a négy nap és öt éjszaka alatt, mialatt a kikötőben horgonyoztunk, felfedező útjaink csak Vaengára korlátozódtak. Nem sokkal az út után így számoltam be a *Weekly Review*-ben:

„Nem akadt sok felfedeznivaló: egy militarizált falu a kopár hegyek tövében, határain túl az életnek semmi jele. Elszórt faházak, összeeszkábált barakkok, Nissen-kunyhók, se kocsmák, se étterem; szórakozóhely sehol, csak egy bolt. Ennek ellenére a legtöbb fiú legalább egyszer kiment a partra, ha másért nem, hát azért, hogy elmondhassák: jártak Oroszországban.

Ahogy a kimenős csónakunkból a rozoga létrán felkapaszkodtunk a mólóra, azonnal csokoládét és cigarettát kurrencsáló, rongyos gyerekek rohamoztak meg minket. Odanyújtottam cigarettatárcámat a legkisebb lánykának – öt éves ha lehetett –; kínáltam, hogy vegyen egy szálát. Azonnal kimarkolta az egészet, cserébe kezembe nyomott egy gombot, orosz egyenruháról valót, és elégedetten elszaladt. Csak másnap fedeztem föl, mennyit ér az itteni feketepiacon a cigaretta. A konvoj megérkezése előtt százhusz rubelt adtak száz cigarettáért, a konvoj megérkezése utáni nap az árfolyam a felére esett.

Bementünk a városka közepére, a Royal Navy ottani főhadiszállására. Mindenki egyenruhában. Felnőtt civilt mindkét kircuccanásomkor csak orosz tisztfeléseget láttam (egyedül ők voltak kifestve), rajtuk kívül csak bolti kiszolgálókat (szám szerint hármat). A szovjet hadsereg mind ez idáig nem nélkülözheti a fronton a hadra fogható embereket. Akiket láttunk, mind nagyon fiatalok vagy nagyon öregek voltak, utóbbiak csapzott szakállán jégcsapok csüngtek. Angolul köszöntünk nekik, ők oroszul, mosolyogva és integetve válaszoltak.

A főhadiszállás néhány köépületből áll, a környékeliekhez képest elegánsnak hat, de igencsak ráférne már a tatározás. Egy ott lakó hivatásos tengerész hadnagy volt az ügyeletes tiszt. Elgondolkodtam: vajon miféle égbekiáltó bünt követhetett el, amiért erre a cseppet sem irigylésre méltó állomáshelyre száműzték. Megkerestük, hogy megvigasztaljuk és hogy megkérdezzük tőle, tudna-e kölcsönözni nekünk néhány pár sílécet. Mást nemigen csinálhattunk. Wengenben jártam már néhány-szor, és most szerettem volna kipróbálni sítudásomat a Jeges-tenger partján is.

Vodkával kínált minket, és kerített három pár lécet, mi meg nagy diadallal elrohantunk gyakorlásra megfelelő lejtőt keresni. A falu szélén találtunk is, és szövetségeseink elképedésére ott töltöttük a rövidke napot: csúszkálással, esésekkel.

Másnap, mikor megint elmentünk a sálécekért, sikerült cigarettáért cserébe néhány rubelhez jutnunk. Mennyit akar? – kérdezték pénzkötegeket nyújtogatva. Ezután lementünk a boltba, elsősorban azért, mert hírlott, hogy a szokatlan orosz bélyegeket Londonban haszonnal lehet továbbadni. A szigorúan vett létszükségleti cikkeken kívül roppant kevés áru volt: mindössze egypolcnyi amerikai tojáspor, és olyan emléktárgyak, mint vörös csillagok és sapkajelvények. És bélyegek. Vettem tizenkét kétszázas ívet, amelyeket később a Stranden⁸⁷ eladtam Stanley Gibbonsnak – körülbelül annyiért, amennyiért vásároltam. Dicső szövetségeseinkben pedig csak megerősödhetett a már az első napon kialakult vélemény – hogy írhat valaki több ezer levelet? –; hogy az ő dicső szövetségeseik bizony meglehetősen fura alakok.”

Február 13-án hajnalban érkezünk meg. Aznap este kísérrőhajóinkvalamennyi kapitányának címezve alkottam egy Bálint-napi üdvözlő verset. John Bevan, az egyik megfigyelőm lekörmölte, és ragyogó illusztrációt készített hozzá, amely horogkeresztes Cekkereket és kétmotoros Wildcateket ábrázolt, íme a költemény:

*Az egymotoros Cekker
már réges-rég repül,
ősi árnyalakja
mindenhol felmerül
De a nyolcvannyolcas,
maga a kecses karcsúság,
kétmotoros monoplán,
de vigyázz: makrancos jószág!
Ám ha jó az ütközet,
a kocka is fordul nagyot:*

*a Junkers nyolcvannal repül,
s szinte másik szárnyat bont
A Cekkerek rút horogkereszttel,
s szintúgy a Wildcat hatosok
ágyúk célpontja lesznek,
— nem úgy a nyolcvannyolcasok.
Kutyából nem lesz szalonna,
és sajna én sem változom,
véssétek jól az eszetekbe,
s maradok hű Bálintotok.*

A művet lefényképeztük, sokszorosítottuk, és másnap szétosztottuk. Nem hiném, hogy *illatos levélkénk* osztatlan sikert aratott, de legalább a hazafelé úton egyikünk sem került tűz alá.

Eddig annyi szerencsénk volt, hogy előbb-utóbb el kellett fogynia. A *Denbigh Castle* elsüllyedésével már éreztették hatásukat a változás előszelei. Másnap újabb rossz híreket kaptunk: két teherhajót, a *Horace Gray* és a *Nordjelt*, amelyek Arhangelszkből igyekeztek orosz fedezettel felénk, hogy a hazaútra csatlakozzanak hozzánk, a Kolai-öböl bejáratánál torpedótalálat ért – szinte pontosan ugyanazon a helyen, ahol a *Denbigh Castlet* –; és el is süllyedtek. Ilyenformán nyilvánvalóvá vált, hogy indulás után a parttól nem messze jó néhány tengeralattjáró vár ránk talán egy egész falka. Mint a németek feljegyzéseiből később kiderült, hat U-boatjuk tartózkodott a közelben. Indulásunkat tizenhetedike kora hajnalra tűzték ki. Ezért a *Lark* nevű szlúp vezérletével öt kísérőhajó előreindult, hogy felderítse az öböl bejárata előtti vizeket. Tizenhetedikén 01.07-kor megtaláltak és el is süllyesztettek egy német tengeralattjárót (mint később kiderült, az *U425*-öt), ami csak megerősítette a feltételezést, hogy ólálkodik még egypár a környéken.

Mindenre felkészülten húztuk hát föl a horgonyt és indultunk néhány órával később észak felé az RA64-es konvojjal, amely harmincnégy kereskedelmi hajóból és az Angliából érkezett konvojt kísérő hadihajókból állt. Még sötét volt, mikor kifutottunk a nyílt tengerre. Századunknak sikerült minden gépét üzemképes állapotba hoznia, a *Campaniá*-nak viszont már csak kilenc Swordfish-e és két Wildcatje maradt, ennél fogva a repülési feladatok nagy része ránk hárult. A két század parancsot kapott, hogy amíg az időjárás engedi, folyamatosan biztosítson légi fedezetet.

Feladatunk rendkívül nehéz volt. Annyi bizonyos, hogy egyetlen tengeralattjáró sem merészkedett a felszínre, inkább schnorkeljeiket használták, és csak periszkópmélységig emelkedtek föl. A schnorkelek nem voltak elég nagyok ahhoz, hogy a repülők radarja észlelje őket, szabad szemmel pedig két-három kilométernél távolabbról még fényes nappal sem lehetett látni őket. A nap azonban csak négy órán át sütött, és a hosszú szürkületi órákban jóformán az U-boat fölött kellett elrepülni ahhoz, hogy észrevegyük a „pipáját”. Veszélyes éjszakai járőrözéseink tehát gyakorlatilag értelmetlenek voltak.

A konvoj első hajója virradatkor, 07.45-kor haladt el a Kolai-öböl bejárata közelében fekvő Toros-sziget mellett. 15.00-kor átvettük a *Campaniá*-tól a Swordfish-szolgálatot. Tizenkét óra alatt tizenhárom géppárt indítottunk, és összesen huszonhat repült órát teljesítettünk. Ennek ellenére 10.15-kor az *U968* torpedója (mint azóta kiderült: akusztikus torpedója) eltalálta a konvoj előtt söprögető *Lark* orrát. Két Cekker azonnal odarepült, de addigra a tengeralattjáró mélyre lemerült. Egy rombolócsoport egy órán át kutatta a környéket – eredménytelenül.

A *Lark* szenvedett ugyan sérüléseket és emberveszteségeket, de később megint csatasorba állt: egy orosz vontató bevontatta Murmanszkba, ahol kijavították.

Ez még csak a kezdet volt. A konvoj tengeralattjárókat észlelve, kényszerűségből keletnek fordult, és még csak tizenkét kilométernyire járt a parttól, mikor az *U968* torpedója eltalálta a *Thomas Scott* tehergőzöst, amely közvetlen szomszédságunkban haladt a jobbra lévő oszlopban. Akkorát szólt, mint egy ágyú, és a tat körül fekete füst terjengett. Jóllehet a legénysége azonnal elhagyta, de nem adta jelét, hogy rövid idő alatt elakarna süllyedni. Legénysége visszament rá, vontatókötélre vették, de még az öböl elérése előtt elsüllyedt.

Ugyanezen az eseménydús napon 14.50-kor Kicsi McGrigor utasította a konvojt, hogy forduljon észak feléi Semmiképp nem tudhatta, de ez végzetes döntés volt: pontosan egy periszkópmélységben leselkedő tengeralattjáróhoz vezetett minket. (Mint később kiderült, ez az *U711* volt.) A hídon álltam és nyugat felé néztem, ahol a *Bluebell* nevű korvett hajózott tőlünk mintegy háromszázötven méterre, mikor 15.23-kor óriási robbanás hallatszott. Rettenetes lángok lövelltek az égre, fekete füst tört fel, és úgyszólván a következő pillanatban a korvett nem volt sehol. Pont a lőszerraktárát találta el a torpedó.

Legénységének öt tagját húsz perc múlva kihalászták, de már csak egyikük élt, egy altiszt. A kísérőhajók egy csoportja haladéktalanul a tengeralattjáró üldözésére indult, amelynek helyét pontosan bemérték. Csakhogy az *U711* a torpedó kilövése után azonnal mélyre merült, és leállította a motorjait. Rengeteg vízi bombát dobtak rá, de sértetlenül megúszta.⁸⁸

A sötétség leszállta után több tengeralattjárót is jeleztek a HF/DF-ek. Nem sokkal 21.00 után az admirális vészfordulót rendelt el jobbra, mert nem sokkal előttünk tengeralattjárót jeleztek a műszerek. Mögöttünk is akadt néhány, de úgy tűnt, a Cekkerek teljesítik megbízatásukat, a víz alatt tartják őket, és nem engedik, hogy megelőzzék a konvojt.

Amikor nem repültem, időmet megosztottam a híd, a hadműveleti eligazítótér, a repülőfedélzet és a hangár között. Szendvicsen, kakaón és cigarettán éltem. 22.30-kor is a hídon tartózkodtam, mikor két Cekkerünknek föl kellett szállnia. Az idő még mindig mondhatni tökéletes volt, jóllehet némiképp fújt a szél, és kissé imbolygott a hajó. Alig tett meg az első Cekker tíz métert, rémülten vettem észre, hogy a pilóta (tapintatból nem közlöm a nevét) az egyenes vonalról letérve, jobb felé húz a gépével. Már be is gyújtotta startrakétáit, és a következő pillanatban, kábé félméternyire a fedélzet fölött a jobb felső szárnyával közvetlenül alattam beleütközött a szigetbe. *Ezt* még egy Cekker sem viselte el. A gép egy takaros félorsóval, kerekeivel fölfelé a tengerbe zuhant, és gyorsan süllyedt.

Kényes szituáció volt. Nemcsak a pilótának és megfigyelőjének, hanem a hajón lévőknek is. A Cekker hat vízi bombát hordozott, amelyek harci körülmények között az előre meghatározott mélységben robbannak. Amíg a szárnyak alatt függtek, egy biztonsági szerkezet ennek elejét vette, de nem volt tökéletesen megbízható. Ha ebben a kritikus pillanatban, két-három méternyire a *Nairaná*-tól fél tonna nagy hatású robbanóanyag felrobban, a hajó minden bizonnyal végzetes sérüléseket szenved. Elég bizarr hajóhalál lett volna. Emlékszem, lábujjhegyen álltam, ahogy az előírások szerint a robbanást várni kell, úgy néztem, hogyan tűnik el a Cekker a hullámok alatt, és reménykedtem, hogy a két repülő túlélte a zuhanást, és hamarosan felbukkan.

Peregtek a másodpercek, aztán láthatólag sértetlenül felbukkant a pilóta és a megfigyelő. Rájuk most másfajta veszély leselkedett: a jó néhány fokkal fagyáspont alatti hőmérsékletű vízben legfeljebb pár percig tarthatták magukat. De szerencsájük volt. Egy korvett, amely a felszállások idején a szokásoknak megfelelően mögöttünk haladt, azonnal kihalásztta őket. Elveszett hát az első Cekker – maradt tizenhárom.

Tizennyolcadikán 18.20-kor először módosítottunk irányt nyugat felé (később még több is követte), mígnem végül pontosan nyugati irányban hajóztunk a hetvenharmadik szélességi fokon, mintegy hétszáznegyven kilométernyire a sarkkörtől északra. Egész nap, egészen 15.30-igjárőröztünk a gyorsan romló időben, amikor is a tengernagy az erős szél és a sötétség miatt újabb parancsig leállította a repülést. Éjjélre a széllökések sebessége már elérte a tízes fokozatot,⁸⁹ és a konvoj kezdett szétszóródni.

Helyzetünk nem javult, mikor tizenkilencedikén hajnalban észrevett minket egy távolfelderítő. Virradatkor még mindig száz kilométeres szél fújt. Még Epernek is be kellett látnia, hogy nem küldhetjük föl a Wildcateket – beérte annyival, hogy előkészítette őket. A konvoj egész nap szétszórtan haladt, és gépeink nem tudtak felszállni – igaz, az ellenség sem. Éjféltájban megint kiszúrt minket egy árnyék, amelynek személyzete minden bizonnyal észlelte, hogy a konvoj nagyon szétszóródott, s ennek következményeként védekezőképessége erősen csökkent. Arra számítottunk, hogy Norvégiából Ju-88-asokat küldenek ránk. Szerencsére akkor már enyhült az idő, és huszadikán 08.00-ra már csak négy csellengőnk maradt.

Összedugtuk a fejünket: Eper, a repfőnök, Al Burgham és jómagam. Ha a várt támadás bekövetkezik, fel tudnak-e szállni a Wildcatek? A repülőfedélzeten kilencven-száz kilométeres széllökéseket mértek. A szél pontosan velünk szembe fújt, és a hajó erősen billegett. Abban maradtunk, hogy a megfelelő pillanatban a döntést Al Burghamre, a kötelék parancsnokára bízuk.

A pillanat hamarosan elérkezett. Négy Wildcatünk még üzemképes volt, ugrásra készen álltak a fedélzeten. A kiválasztott pilóták teljesriadókészültségben a hadműveleti helyiségben. Néhány perccel este tíz előtt a radar közeledő repülőgépeket észlelt.

– Gyerünk, fiúk, szedjük le a nyomorultakat!

A pilóták hátrarohantak a gépeikhez, én fel a hídra. A föl-le himbálózó fedélzet szinte a levegőbe hajította az öt másodperces időközönként felszálló vadászokat. Nem is a felszállás és nem is maga a repülés okoz gondot ilyen időben. Az igazi veszélyt – a támadó torpedóvető gépek és esetleg saját hajóink tüzétől eltekintve – a leszállás jelenti.

A harmincöt Ju-88-as csoportokra tagozódott, hogy a szélrózsa minden irányából egyszerre támadhasson minket, ezért a négy Wildcatet két géppárra osztottuk, hogy két önálló egységként támadják őket. Az ellenséges bombázók már kezdtek túljutni a konvoj közeli védelmét adó belső gyűrű tűzfüggönyén, ahová a Wildcatek nem merészkedhettek. A Ju-88-asok íutbaljós sziluettje közvetlenül a hullámok fölött közelvedve jött felénk és a konvoj felé; gránátok robbantak körülötünk. Az összes hajó gyors kitérő manőverekbe kezdett, hogy mint a korábbi támadásnál, ezúttal is elkerüljék a torpedókat. Az összes – csak a Nairana nem. Egész idő alatt ott álltam a hídon, és teljes határozottsággal állíthatom, hogy Eper egyetlenegyszer sem adott iránymódosítási parancsot.

Minden pillanatban vártam, hogy valamelyik hajóról felszáll a fekete füst, de az egész konvoj sértetlenül megúsza. A német bombázók szerencsére nem találtak rá a négy lemaradt hajóra, amelyeket egyetlen kísérő sem védelmezett. A Wildcatek egyenként visszatértek. A megingathatatlan Bob Mathe-nak sikerült valahogy megvetnie a lábát a viharos szélben, és ugyanúgy levezényelte őket, mint máskor. Egyetlen karcolás sem esett rajtuk egészen addig, mígnem a legutolsó megugrott a kábeleken, és a biztonsági hálóban kötött ki. George Gordon és Peter Blanco egyesült erővel lelőtt egy Junkerst, látták, amint a tengerbe zuhan. Norman Sargent és Bill Armitage „valószínűt” jelentett. A hajók két biztosat, egy valószínűt és négy megrongálást jeleztek.

A németek később elismerték, hogy hét Ju-88-as nem tért vissza az akcióról. A többiek azt állították, hogy két cirkálót elsüllyesztettek (csak egy cirkálónk volt), továbbá két rombolót és „legalább nyolc teherhajót” a tengerfenekére küldtek. Nyomban a bombázók támadása után három U-boatot irányítottak a helyszínre túlélőket és roncsokat keresni, illetve a sérült hajókat végleg elintézni. Mondanom se kell, csak az üres tengert találták ott: az elsüllyedések csak a német repülők képzeletében léteztek, és a konvoj egyetlen hajóját sem érte találat.

Miután a támadást visszavertük, húsz eseménytelen óra állt előttünk. A nyugat-délnyugati irányban, a még ötszázötven kilométerre lévő a sarkkör felé haladó konvoj elszántan szántotta a hullámokat. Jóllehet a szél sebessége sose csökkent hatvan-hetven kilométer alá, fel tudtunk volna szállni a Cekkerekkel, de egyetlen tengeralattjáró sem mutatkozott, ami ezt a kockázatvállalást indokolhatta volna. Sötétedés után viszont, mikor Wildcatjeinket nem tudtuk használni, kitartóan követtek minket, de nappal soha többé.

Huszonegyediké hajnalán már négy napja jártuk a tengert, de csak ezeregyszáz kilométert tettünk meg – ez alig több, mint egy jól kilépő ember sebessége. A *Campaniá*-n csak egyetlen üzemképes Wildcat maradt, emiatt a mieink állandó készségben voltak, mialatt a Cekkerek folyamatosan röpködtek, hogy lent tartsák a tengeralattjárókat. Két lemaradt hajó utolérte a konvojt, de kettő még mindig nem érkezett meg. Kiküldtünk három Cekkert a keresésükre. Az egyiket harmincöt kilométernyire délnyugat felé megtalálták és a nyájhoz terelték. A másiknak azonban, a *Noyes*-nek nyoma veszett! Három napig semmit sem tudtunk róla, és már biztosnak tűnt, hogy tengeralattjáró vagy egy torpedóvető raj áldozatául esett.

A sötétség leszálltával rosszabbodott az idő. A szél korábban valamelyest mérséklődött, most azonban megint elérte a nyolcas fokozatot⁹⁰. Éjfél tájban a HF/DF két fecsegő U-boatot jelzett: egyet nem messze a konvoj mögött, egy másikat pedig nagyobb távolságra, délre. Valahol a több ezer méter vastag felhőtakaró fölött ragyoghatott a hold, de hozzánk még egy egészen apró fénysugár sem ért le. Felhőalap kétszázötven méter, látótávolság nyolc-kilencszáz méter, erős hajómozgás. Ilyen körülmények között olyan csekély volt az esély az ellenség megtalálására Kicsi McGrigor úgy találta, nem érdekes miatta vállalni az éjszakai repülések kockázatát.

A hajnal első fényeit már felszállásra készen vártuk, de a szél időközben nyugatira fordult, és lökései elérték a tízes fokozatot. A konvoj nyugat-délnyugatról fokozatosan dél-délnyugati irányra váltott. Jobbról kaptuk a szelet és a hullámokat, a hajó erősen imbolygott, ami mindig sokkal kellemetlenebb, mintha előre-hátra bukdácsol. Egyre nehezebben tudtunk megállni a riasztóan megdőlt és a viharnek teljesen kitett fedélzeten. A taton ott állt két Cekkerünk – behajtott szárnyakkal, háromszorosan leköttözve. A felszállás szóba sem jöhetett, sőt legfőbb ideje volt leszállítani a gépeket a hangárba, mielőtt elszakadnak köteleik, és a tengerbe sodródhatnak. Húsz ember közös erőfeszítésére volt szükség, hogy a liftig húzzuk-vonjuk és lebocsássuk őket.

Épp idejében. Délben lecsapott ránk a hurrikán. Anemométerünk maximum nyolcvan csomót⁹¹ tudott mérni. Mutatója hamarosan elérte ezt a pontot, és a következő húsz órán át ott is maradt. A hídon állva elképesztő látvány tárult elém: a *Nairana* és a látótérben hánykolódó kevés hajó, a köztünk imbolygó, hullámok söpörte, lejtős fedélzet... Ahogy a bókoló hajók minden erejüket megfeszítve igyekeznek megtartani pozíciójukat, miközben egy sétáló ember tempójában fűrjék előre magukat a Jeges-tengeren... A repülőgép-hordozó min-

dig fejnehéznek hat, és támoltygását felnagyítva láttatják a repülőfedélzetén végigfutó hosszú, egyenes csíkok. Így aztán valahányszor a *Nairana* szélárnyékos oldala a tajtékos hullámokra feküdt, mindannyiszor biztosnak látszott, hogy felborul, soha többé nem egyenesedik föl, de aztán mégiscsak mindannyiszor megtörtént a csoda: a hajó visszaállt normális pozíciójába – és a szél felőli oldalra dőlt. A fedélzet néptelen, csillogó acélfelületét a felkorbácsolt tenger locsolta-permetezte. Biztos halál lett volna ilyen körülmények között rámerészkedni: ember nem állhatott meg a fagyos, megdőlt fedélzeten, és pillanatok alatt lesöpörte volna valamelyik átcsapó hullám.

A század minden tevékenysége abbamaradt. Még a hangárban sem tudtak dolgozni a szerelők. Tizenhárom megmaradt Cekkerem és hat Wildcatem azonban csodával határos módon továbbra is üzemképes maradt.

Éjszaka semmi pihenés. Az idő még rosszabbá pocsékul, a szélsébség már száznolcvan kilométer fölött járhat. A konvoj végképp szétszóródik. Valamikor a sötétség korai óráiban a hídon álltam, mikor a rádiós bekopogott a kapitányhoz.

– Távmondat az admirálistól, kapitány úr.

Eper végigcsinálta szokásos rituáléját. Nyúlt a papírért, de aztán hirtelen elfordult, mintha annyira lefoglalná a hajó kormányzása, hogy nem volna ideje elolvasni.

– Olvassa föl, Yeoman altiszt.

– Igenis. CS EGY A NAIRANÁNAK. SZÉLBE FORDULOK ÉS VESZTEGLÉSRE ÁLLOK. JELEZZE SZÁNDÉKAIT.

Eper nem fordult meg. Árnyalatnyit elmosolyodott, és a sötétségbe révedt. De csak két másodpercre.

– Válaszom a következő. NAIRANA A CS EGYNEK A KONVOJJAL MARADOK.

Így aztán a kísérőhajók két csoportra váltak. A *Campania* a kormányzáshoz szükséges sebességgel három-négy romboló kíséretében nyugat felé fordult, szembe a széllel, a *Nairana* és

a konvoj többi hajója négycsomós sebességgel tovább tántorgott dél felé.

Valamikor a sötétség végeérhetetlen órái alatt hátraimbolyogtam a kajütömhöz, ahol az elmúlt két napban sikerült néhány-szor aludnom egy kicsit. Most, hogy hátszéllel haladtunk, itt valamivel erősebb volt a mozgás, mint bárhol máshol a hajón. Itt nemigen remélhettem pihenést. Inkább a kázin padlóján ágyaztam magamnak: valahogy betuszkoltam egy matracot egy olyan helyre, ahol az imbolygásban sem mozgott nagyon. Mélyen vagy hosszan aludni képtelenség volt. Nyugtalan, álmokkal teli félalvásba süppedtem, amikor a középső őrség idején⁹² egy akkora csattanásra ébredtem, hogy azt hittem, torpedótálat érte a hajót. De mintha felülről jött volna a hang. Fölöttem a hangárfedélzet volt.

Felöltözve feküdtem le. Odabotorkálok a lépcsőhöz, valahogy feltornászom magam rajta. Újabb rettentő recsegés-ropogás. A hangárban egymás hegyére-hátára zsúfolva ott állt a tizenkilenc gép. Mind épségben. Egy sárga traktorral szoktuk mozgatni őket ami körülbelül egy tonnát nyomott. Úgy gondoltuk, erősen kikötöttük a jobb hátsó válaszfalhoz. Mégis sikerült elszabadulnia. Rettenetes energiával gurult ide-oda a hangár székében, minden útján darabokra zúzva egy-egy Cekkert. Akkor ébredtem, mikor a traktor először vágódott neki a fejem fölött a bal oldali válaszfalnak.

Egymagam voltam a helyszínen, de másodperceken belül mások is ott termettek, akik szintén meghallották a robajt. Az ég szerelmére, ide mindenki! – ordítom nekik. Körülpillantok. Két Cekker máris komolyan megsérült, valószínűleg meg se lehet javítani őket. A tébolyult traktor megint utat szánt a gépek között, kettőt-hármat összetör.

Veszélyes helyzet volt. A hajó annyira imbolygott, hogy mindenütt nehéz volt rajta kapaszkodás nélkül megállni, itt azon-

ban a felborult csepegőtálcákból kiömlött olaj még csúszóssá is tette a padlót. Mint egy korcsolyapálya, olyan volt. Egy ember elesett, a hátán szánkázott a fal felé. Röhögött, mint az örült, míg észre nem vette, hogy a traktor épp őfelé tart. Ha az nekiszorítja a válaszfalnak, vége a dálnak. Kétségbeesett sietéssel igyekezett eltisztulni onnét.

Már húszan vagyunk. Kötelek kerülnek elő. Nyugalom! Senki ne álljon a mozgó traktor útjába! Úgy rohanjuk meg, mint a hangyák, rávetünk két kötelet, amelyeket előtte a bal oldali falhoz erősítettünk – de nem eléggé. Egy pillanat múltán a hajó jobbra dől. Vigyázat! El az útjából! A traktor a köteleket megfeszítve, jó félméternyit nyomban elmozdul. Mint egy élőlény. A hajó mind meredekebben dől, potyogni kezdenek az emberek. Gyenge köteleink használhatatlanok. A traktor cérnaként szakítja el őket, s újabb rendet vág a gépek között.

Szólok az egyik alacsonyabb rangú tisztnek: tegyék meg, amit tudnak, én fölmegeyek a hídra.

Eper mint mindig, most is ott áll; keze mélyen a kabátja zsebébe dugva, előrehajolva kémleli a tengert. Parancsnok úr! Szélbe kellene fordulnunk és leállnunk. Negyedóra sem kell hozzá, és megvagyunk, parancsnok úr. Már legalább két Cekkert vesztettünk, hat megrongálódott. Ha nem fordulunk meg, az összetől elbúcsúzhatunk.

Nem gondolkodik egy pillanatig sem, de legalább felém fordul végre. A szemembe néz.

– Tegye, amit jónak lát, Godley. Ha kell, fúvasson riadót, és ha kell, rendeljen mindenkít a hangárba, vigye az utolsó méter kötelet is, még a mentőcsónakokból is, de én a konvojjal maradok.

Értettem. Vitatkozni fölösleges. Vissza a hangárba: a káosz még nagyobb. Újabb két Cekker kerül a veszteséglistára. Nem kell riadót fújni, máris vagy hatvanan lessük a következő lehetőséget. Kötelekkel, drótkötelekkel fölszerelve. Hatos-tízes

csoportokra osztom őket. Ha elérkezik a kedvező pillanat, mindegyiknek megvan a maga feladata. De még vagy öt percig csak tehetetlenül nézzük, hogy gurul ide-oda a traktor; nem maradt annyi ideig egy helyben, hogy megközelíthettük volna.

Bármilyen hevesen tombol is a vihar, előbb-utóbb mindig jön egy váratlan, nyugodtabb vízfelület. Csak néhány percre. És most végre bekövetkezett. A hajó erősen jobbra dőlt, megtudtunk kötni egy kötelet és egy drótkötelet. Nem elég erősen. Ekkor azonban a hajó fölegyenesedett, néhány lélegzet-elállító másodpercig egyenesen állt, aztán lassan jobbra dőlt. Itt az alkalom! Mindenki a traktorra vetette magát. Két újabb kábel került köré, öt-hat kötél. A hajó ekkor élesen balra dőlt, de a traktor csak néhány ujjnyira távolodott el a faltól. Mikor a hajó legközelebb jobbra dőlt, befejeztük a munkát.

Szemle a pusztulás helyszínén. Tizenhárom Cekkerünk közül négy darabokban. Három másik igen rossz bőrben. A Wildcateknek szerencsére nem történt bajuk, mert egészen elől álltak. Egy embert törött lábbal vittek a gyengélkedőre, de ennél súlyosabb sérülést csodával határos módon senki sem szenvedett. Megyek a hídra.

– Kikötöttük, parancsnok úr. Hat Cekker és az összes Wildcat röpképes. Lehet, hogy a többiek közül kettőt-hármat ki lehet javítani.

Halvány mosoly villan a gyűrött, megviselt arcon.

– Jól van, nem is olyan rossz. Jól figyeljen rám, Godley. A konvoj erősen szétszóródott. Lehet, hogy megjavul az idő. Fel kell készülnünk, hogy hajnalban szükség esetén felszállhassunk.

– Értettem.

Nem gondolt az elvesztett gépekre, a sérült emberekre. Egyetlen eltökélt szándéka volt csupán: a konvojjal maradni. És hogy a gépek röpképesek legyenek.

Vissza megint a hangárba. Na gyerünk, csináljunk rendet ebben a kuplerájban! Tegyük szabaddá a lifthez vezető utat. Ezeket a roncsokat vigyük oda félre. Hajnalra felszállásra készen kell lennünk.

– Értettem! Pattogjatok fiúk, mint a nikkelbolha!

Senki nem morog. Egész éjjel dolgozunk.

Hajnalban még mindig tombolt a hurrikán, bár a szél sebessége már százharmincasra mérséklődött. Meglepetten vetjük észre, hogy még mindig mellettünk hajózik a *Bellona*, a kísérohajók zöme és tíz-tizenkét teherhajó. A *Campania* a rombolóival mintegy száztíz kilométernyire nyugatra. A többiek mögöttünk, szétszóródva; kísérohajókat küldtek az összehozásra. Nem tudtunk segíteni nekik. Délre végre-valahára mutatkoztak az enyhülés első jelei. A *Campania* nem sokkal később utolért minket, és az admirális jelezte: helyezzük készenlétbe a Wildcatjeinket. 14.00-kor már csak nyolcvan kilométeres szélsébséget mérünk. A *Campania* felkúldött két Cekkert.

Húsz perccel később kétségbeesett vészjelzés érkezett a kevés lemaradt hajó egyikéről, a *Henry Bacon* nevű gőzösről: tizenkilenc Ju-88-as támadta meg. A köteléket nyilván a konvoj ellen küldték, de látva az egy szál védtelen teherhajót, nem keresgéltek tovább. Noha mintegy nyolcvan kilométerre volt tőlünk keletre, nyomban odairányítottunk négy vadászt. Mire odaértek, a hajó már lángokban állt, a támadók pedig eltűntek. Egy romboló visszament a Wildcatek által megtalált túlélőkért. A gőzhajó tűzérei két „valószínű” Junkerst jelentettek. Ez volt az utolsó hajó a második világháborúban, amelyet német repülők süllyesztettek el.

Éjszakára megint százharminc kilométeresre erősödött a szél, de ekkor már a *Noyes* kivételével az összes lemaradozó utolérte a konvojt.

Másnap, február 24-én virradatkor már egy hete voltunk tengeren, és ez alatt a hét nap alatt mintegy ezerkilencszáz kilométert megtéve, megközelítettük a sarkkört. Innentől már egyszerűnek tűnt a dolgunk. Egyetlen aggodalmunk akkor adódott, mikor napfölkeltkor megjelent a fejünk fölött a RAF egyik Liberátora, és minden kódolás nélkül rádiótelefonon jelentette a bázisának pozíciókat és útirányunkat, mintegy értesítve ezzel a kétszáz kilométeres körzetben ólálkodó német tengeralattjárókat és az ellenséges norvégiai bázisokat. Kicsi McGrigor keresetlen szavakkal elhallgattatta.

De nem kaptunk támadást. A szél közepes erősségűre mérséklődött, még a nap is kikukkantott egy rövid időre. Derűs hangulatban hajóztunk hazafelé. Néhány rutinjárórt azért lebonyolítottunk. Huszonhetedikén délben haladtunk el a Ferör-szigetek mellett. Nem sokkal ezután a *Bellona* négy romboló kíséretében levált tőlünk, és Scapa Flow felé vette az irányt. Másnap reggel horgonyt vetettünk.

A *Noyes*-ről már lemondtunk, de két órával később vettük a rádióadását. Még mindig a hatvannegyedik fok magasságában járt, körülbelül ötszáz kilométernyire a konvoj mögött, miután kilenc napig magányosan hajózott; se ellenséget, se barátot nem látott közben. Két nap múlva, még mindig egymagában, elérte a Loch Ewe menedékét.

Hajóink a murmanszki konvojok útjain tapasztalt legrosszabb időjárási körülmények között tették meg az oda-vissza utat – ez hivatalos adat! A nagy menetelésben részt vett tizenhat romboló közül tizenkettő szárazdokkba vonult javításra. A *Nairaná*-n karcolás sem esett.

Március 5-én Hatstonban partra repültünk. A repülőfőnök magabiztosan kijelentette: két hétig egészen biztosan ott leszünk, majd jelentőségteljesen hozzátette, hogy 25-én telehold lesz. Megértettem a célzást. Az elvesztett és a kijavít hatatlan

gépek helyett azonnal kaptunk öt gyári, új Cekkert. Minden időnket az egyéni és csoportos támadások gyakorlására fordítottuk. Új, sokkal nagyobb pusztítóerejű rakétákat kaptunk, azokkal lőttünk célba éjjel és nappal álló és mozgó célokra.

A század hangulata jó volt. És az enyém? Összeszorítottam a fogam, és csináltam. Sérthetetlenségem illuzórikus képzetének legcsekélyebb foszlánya is szétszakadt már. Hatvanhét harci bevetést teljesítettem már, és határozottan éreztem, hogy előbb-utóbb faképnél hagy a szerencse, hogy bármely pillanatban kihúzhatom a karó ászt. A murmanszki oda-vissza úton még többet is repültem, mint a többiek. Sose kerestem ürügyet a korábbi visszatérésre. Ezzel szemben, életemben először, minden felszálláskor félelem töltött el.

Korai harci repüléseimnél, mikor már a 813-asoknál szolgáltam, úgy gondoltam, nem lesz könnyű, de *én* végigcsinálom, és ha csak egyetlen ember marad is meg, az én leszek. Most meg épp fordítva. Még a rutinjárőrök előtt is az járt az eszemben: jaj, csak ne legyen semmi probléma. Mert ha csak egyetlen gép is elvész, az biztos, hogy az enyém lesz.

A tengeren muszáj volt repülnöm, s tudtam, hamarosan megint szembe kell néznem ezzel a kényszerrel. A parton kézenfekvőek voltak a kibúvók: az adminisztráció, a papírmunka; könnyen elintézhettem volna, hogy soha többé ne kelljen se repülnöm, se hajóra szállnom. Ugyanakkor tudtam, hogy nem szabad leállnom a repüléssel, különben fennáll a veszély, hogy összeroppanok. Ezért aztán mindennap rákényszerítettem magam a repülésre, néha többször is.

Hibáim ellenére, ugyancsak szintiszta szükségszerűségből azt is hamar megtanultam, hogyan kell egy századot irányítani, de mindvégig tudatában voltam, hogy szintiszta tapasztalatlanságból sose lettem volna olyan vezető, mint a korábbi feletteseim, olyan emberek, mint Hayes és Slater, akik már akkor repültek, mikor én még iskolába jártam.

A 835. századnál azonban már meg voltak számlálva a napjaim. Március 22-én ismét hajóra szálltunk – egy teljesen fölöslegesnek bizonyult küldetésre. Az 1. cirkálójaj már három nappal korábban kifutott, ezért mi és a 813-asok ismét szerencsét próbálhattunk a norvég partok előtti ellenséges hajóforgalommal. Sötét volt, mint a pokolban, zuhogott az eső, a felhőréteg teljesen eltakarta a holdat. Északkelet felé haladtunkban csak romlott az idő – megint csak alig százhetven-száznyolcvan kilométernyire az ellenséges partvonalától. Sikerült mindvégig fenntartanunk a járőrözést, keresgeltük a nem létező tengeralattjárókat. Készenlétbe helyeztük az összes gépet, hogy adott pillanatban azonnal felszállhassanak, de az alacsony felhőzet miatt nem használhattunk rakétákat. Mivel a látótávolság másfél kilométer alá csökkent, az admirális úgy látta, hogy ilyen időben még a Cekkerek sem repkedhetnek a szűk fjordokban. Még két óráig folytattuk az utat, reménykedve, hát ha kitisztul az idő. Éjfél felé aztán a cirkálójaj mind a kilenc hajója megfordult, és elindult vissza Scapába.

Visszaérkezésünk után megtudtuk, hogy a Cekkerek napja leáldozott. A 836-os mellett a mi századunk és a 813-as volt a két utolsó. Az Atlanti-óceánt járó MAC hajók számára még mindig nem akadt jobban megfelelő TBR gép, és a 836-osok rajai egészen az európai háború befejeződéséig szolgáltak rajtuk. A Barracudák és az Avengerek azonban időközben mindenütt máshol kiszorították az öreg, megbízható Cekkert. Most ránk is sor került. A *Nairana* felújítás előtt állt: a Clyde-hoz kellett hajóznunk vele, ott szerelték le a századot. 1945. április elsején, bolondok napján.

Utolsó éjszakánk a fedélzeten. Patakokban folyik az ital. Eper beáll közénk a zongora mellé. Kerek, vörös képe csak úgy sugárzik. Jó kis műsort csináltak, fiúk, de mi van az új nótával?

Összenézünk. Miféle új nótával, parancsnok úr? Hát azzal az újjal, a felszállóssal.

A hajóskapitányok olyanok, mint az anyák: előbb-utóbb minden a fülükbe jut. Elhangzik az első néhány taktus.

Szállj, szállj, szállj fel, ha mondom...

De aztán csend. Akármilyen részek vagyunk is, Eper jelenlétében a többi senki sem meri énekelni.

– Na rajta, folytassák! Egész jónak hangzik, így hát mély lélegzetet veszünk, és:

Szállj, szállj, szállj fel, ha mondom,

a kapitány plecsnire éhes.

Szállj, szállj, szállj fel, ha mondom,

a kapitány sohasem téved.

Aztán spontán megéljenezzük. Eper arca olyan vörös, mint még soha, boldogan vigyorog.

– Hát ez jó! Szóval a kapitány plecsnire éhes? Nem hinném, hogy ő az egyetlen.

Ekkor láttam utoljára. Másnap kora reggel vonatra szálltam, s elindultam Glasgow-ba, új megbízatásom átvételére. Penny a portsmouthi kikötő vasútállomásán várt a három hónapos Christopherrel.

Bőkezűen osztogatták a plecsniket, ekkorra ez lett a módi. Al Burgham már megkapta a DSC-t és vitézi cselekedeteiért több napiparancsban is megemlítették. Ezúttal kimaradt, (szerintem érdemtelenül), de három másik Wildcat-pilótát DSC-vel tüntettek ki: Sam Mearnst, George Gordont és Bili Armitage-et. És legnagyobb meglepetésemre engem is. Bob Mathé, remek karnagyunk két DSC-t kapott: az egyiket velünk egyszerre, a másikat öt nappal később, a király születésnapján. Georg Strong, Norman Sargent, Peter Blanco és

Ronald Moss „említést” nyert, ugyanígy földi személyzetünk négy tagja is.

Eper, azaz Villiers Nicholas Surtees fregattkapitány annak rendje s módja szerint megkapta második DSO-ját, a plecsnit, amelyről a zongoránál kornyikáltunk. Aznap este, mikor a ki-tüntetések híre megjelent az újságokban, George-dzsal bemen-tem a városba. Beszívhattunk, mint a torkos borz, mert az ese-mények egyik szakaszában eszünkbe jutott Eper, kerestünk egy telefont a klubban, és utolsó életjelünkként a következő táv-iratot küldtük neki:

EPER SURTEES KAPITAANY DSO EES EGYEED PLECSNIK
HMS NAIRANA. STOP GRATULAALUNK. STOP.
LETAKNYOLAASI ENGEDEELYT KEERUENK GODLEYÉS
STRONG.

Másnap némi nyugtalansággal idéztük fel, nem tudtuk, mit fog szólni hozzá. Nem kellett volna izgulnunk. Aznap este megjött a válasz:

GODLEY SORHAJÓHADNAGY DSC ÉS STRONG HAD-
NAGY. KOESZOEHOEM FIUK. STOP. LETAKNYOLHAT-
NAK STOP. MINDEN JÓT EPER.

XII. NEM NAGY BUMMAL.

1943 szeptemberében csatlakoztam a 836-osokhoz, és most, másfél esztendei folyamatos frontszolgálat után már régen esedékes volt a második pihenési időszakom. Hogy egészen őszinte legyek, örültem volna már egy kis irodai munkának; ez azért őszinte, feltáró jellegű vallomás. A másik lehetőség az lett volna, hogy átveszek egy kiképzőszázadot, ami azt jelentette volna, hogy monoplánokkal kell repülnöm. Régóta rettegtem már a pillanattól, mikor a Cekkerneknél búcsút intve át kell nyergeinem a Barracudára vagy az Avengerre. Ezeket az egymotoros torpedóvető-bombázókat a RAF lassúnak, öregnek vagy éppenséggel elavultnak tartotta, de TBR-feladatokra a flotta nem tudott külön gépeket kínálni. A régi Swordfish-pilótáknak azonban karcsú törzsükkel, drótok és támaszok nélküli, nagy termelésű és egyetlen szárnyukkal és nagy átesési sebességükkel bonyolultnak és ultramodernnek hatottak – és ugyanakkor veszélyesnek is.

A több száz (esetemben hétszázhuszonkilenc) órányi röpködés, amelynek során a végkimerülésig nyúztuk a Cekkereket

– ahogy egy pilótának kell is, ha meg akarja szolgálni a koszt-kvartélyát –; fakezű repülőket csinált belőlünk. Olyan szokásokat vettünk föl, amelyek egy kétfedelű gépen repülve nagyon hasznosak, de amelyek egy úgynevezett „modern” típuson végzetesek. Nem tudom, hogy miután túlélte egy-két bevetést, hány cekkeres fiú lelte halálát a csataterektől távol Avengerekben és Barracudákban csak azért, mert a szokás hatalmának engedelmeskedve túlságosan alacsony sebességnél lökte előre a botot, s pörgött bele a fordulóba, vagy mert egy zuhanórepülés alkalmával túlságosan későn akarta kivenni a gépet.

Az amerikai építésű Grumman Avenger mindig népszerűbb volt, mint a Fairey Barracuda, a haditengerészeti légierő legkevesbé kedvelt gépe. Az egymotoros, felsőszárnyú Barrát annyi gyermekbetegség gyötörte, hogy csak két évvel a tervezett időpont után, 1943-ban került a századokhoz. Teljesítményét minden vonatkozásban gyengébbnek ítélték az Avengerénél. Ráadásul tele volt gonosz kis manókkal: attól eltekintve, hogy könnyű volt vele dugóhúzóba esni, de a dugóhúzóból kikászálódni nehéz, szárnyai köztudomásúlag hajlamosak voltak normál vízszintes repülés közben egyszerűen összenyaklani, ami azért meglehetősen idegborzoló tulajdonság. A Barracudák arra is hajlottak, hogy a nyílt tenger fölött úgy eltűnjenek, hogy soha senki meg ne tudja, mi történt velük. Avengerből ezzel szemben egészen 1945-ig kevés volt, ezért tetszett, nem tetszett, a frontszolgálatos TBR-századok többsége Barrákon röpködött.

Penny és Christopher még mindig Brookfieldben lakott, és elhatároztuk, hogy az én szabadságomat is ott töltjük. Penny apja, az admirális öt és fél évi, nyugdíjazása utáni konvojparancsnoki szolgálat után épp akkor nyerte el a jól megérdemelt lovagi címet. A háznéphez tartozott még Penny anyja, és a csak Garnek szólított nagyanyja is. Drága, öreg Gar... Gyöngy-

soraival, kalapjaival és hosszú ruháival egy előző korhoz tartozott. Csendesken, családiasan teltek a napok, egyszer-kétszer beugrottunk Londonba, vártuk a kinevezésemet.

Április végén annak is eljött a napja. Háromheti „monoplán átképzési kurzus után” (így méltóztatott kifejezniük magukat) a 714-es századot bízták rám, egy kiképzőszázadot, amelynek bázisa az aberdeenshire-i Crimondban volt. Hogy tanítsam a repülőiskolából épp csak kikerült srácokat, hogyan is kell bevetéseket repülni. Barracudákon.

Rettenetes előérzetek gyötörtek. Nemcsak azért, mert még magam sem tanultam meg Barracudán repülni, hanem amiatt is, mert nem olyan rég az Atlanti-óceánon a természetes képességeimet jóval meghaladó ideig kellett kapaszkodnom egy gumicsónakba, míg csak el nem vesztettem az eszméletemet, és erős kezek ki nem emeltek a vízből. Azóta is repültem, ha a szükség megkívánta, de én, akinek a repülés gyerekkora óta csak örömet és gyönyörűséget jelentett, most rádöbbenem, hogy félek tőle. Nem vallottam be senkinek, de addig páratlan önbizalmam megingott. Éveken át újra meg újra szerencsém volt, és ezt addig természetesnek vettem. Most azonban éreztem, hogy a jó passz előbb-utóbb véget ér. Már így is sokáig erőltettem. Egyre közelebb kerültem a végzetes kártyalaphoz. Még akkor is, ha nem a zord sarkvidéki tájak, hanem barátságos, zöld mezők terültek el alattam.

Nem akarok repülni többé.

Először vallottam be, noha csak önmagam előtt. De hát ebből nem lehet kiszállni! Hogyan fogom ép bőrrel megúszni?

Az „átképzési kurzust” az FAA központjában, Lee-on-Solentben rendezték, ott, ahol valamikor réges-rég, 1941-ben felcsaptam a 811-esekhez, és ahova 1942-ben egyszer már visszatértem, hogy a RANAS törzskarában töltssem a pihenési időszakomat. A HMS *Daedalus*. Daidalosz annak az Ikarosz-

nak az apja volt, aki lázas röpködésében túlságosan közel szárnyalt a naphoz: a szárnyakat összetartó viasz megolvadt, és a szárnyak összecukódtak – pontosan úgy, ahogy a Barracuda szárnyai szoktak. *Ez az Ikarosz* azonban – én – sokkal elővigyázatosabb volt. Elmúltak már a Chesapeake-es idők, amikor még úgy éreztem, hogy elpusztíthatatlan vagyok. Azóta minden megváltozott.

Kiderült, hogy az oktatóm az a Phil Blakey, aki a rajparancsnokom volt, mikor először álltam be a 836-osokhoz. Még mindig hadnagyi rangban szolgált, tehát időközben a felettese lettem, de ez nem számított, hiszen régi cimborák voltunk. Annyira azért nem, hogy teljesen megnyitottam volna előtte a szívemet: roppant sötét titkot hordoztam.

Három kurta repülés vele egy kétkormányos Miles Masteren, egymás mögötti, külön-külön pilótaülésekben, hogy érezzem az egyfedelűt. Közben vár a Barracuda.

Ennek az egyszerű gyakorlógépnek az irányítása nagyon finom kezét igényelt, ezért teljesen instabilnak érződött. Valahányszor csak hozzáértem a botkormányhoz, háromszor olyan gyorsan kapta föl vagy ejtette le az orrát, illetve dőlt be, mint ahogy vártam. Minden pillanatot utáltam. Jézusom, Phil, ez nagyon nem olyan, mint a Cekker! Derűsen kacagott: egy-kettőre rá fogsz érezni. Most próbálj egy éles jobb fordulót. Tétován mozdítom a botot, az oldalkormányt, majd megint a botot, hogy fordulás közben a föld felé ereszkedjek. Elemi hiba: kevés az oldalkormány. Aztán túlkorrigálok, és a Master oldalra csúszik.

– Átveszem.

Ekkora esemény egy meredek forduló. Phil egyenesben hozza a gépet. Próbáld újra, John. Szép lassan. Szemem az elfordulás– és dőlésmérőre tapad. Tartsd középen a felső mutatót. Azt figyelem én, aki műszerek nélkül is bármilyen időben bármilyen figurát megcsinálok a Cekkerrel.

Aznap este Brookfieldben. Hogy ment, drágám? Jól, nagyon jól. Sétarepülés.

Iskolakörökkel folytatjuk. A felszállás nem gond. Légcsavar felszálló állásba. Féklapok tíz fokon. Műszerek és kormányok ellenőrzése. Fordulj szélbe. Teljes gáz, tartsd egyenesben. Mint-ha megint Lutonban lennék. Lezuhan alattam a reptér. Most húzd be a futóművet. Emelkedj (de ne túl meredeken), emeld föl a fékszárnyakat, fordulatszámot emelkedésire. Szép, lassú egyenletes forduló, aztán be egyenesen a leszálláshoz; nem is olyan könnyű. Futómű ki, légcsavar átállítva, gázból levenni, fékszárnyak ki. Nyílegyenes bejövétel. Félek az áteséstől, szemem pillanatonként a sebességmérőre villan, húsz kilométert a biztonság kedvéért ráhagyok. Egész repülés alatt félek.

– Nagyon gyors vagy, John. Tizenöt-tizennyolccal gyorsabb. Gázt vissza, az orrát föl.

Hagyom, hogy veszítsen tíz kilométert. Még mindig túlságosan gyors vagy. Most már azonban alig tizenöt méteren vagyunk, és a reptér fölött. Leveszem a gázt, lebegünk, lebegünk.

– Átvettem. Azt hiszem, nem árt, ha megyünk még egy kört. Nem árt. Az ég szerelmére! A Cekkerrel egy pénzdarabra is leszállok! Leszálltam azokra a nyüves MAC hajókra a háborgó tengeren! És akkor nem tudok letenni egy Mastert a reptérre.

Három újabb kör, leszállással. Már egész jól megy, de mikor kiszállunk, Phil rám néz. Még mindig darabos vagy egy kicsit. De majd belejössz. Hát persze. Tudom. Hamar belejövök, csak még egy kicsit darabos vagyok.

Másnap műrepülés. Földarálunk ezerötszázra, ezúttal egy Harvarddal. Próbálj egy lassú orsót, mondja Phil. Már elfelejtettem, hogyan kell. Három éve orsóztam utoljára, akkor is egy Chesapeake-kei. Bedöntöm kilencven foknál valamivel jobban, a gép kezd kiesni belőle, éles bukófordulóval magasságot veszünk – még egy félorsó sem jött ki.

– Jól van, John, átvettem. Most csináljuk együtt. Előre kell nyomni a botot. Na rajta.

Újra és újra. Egyik pillanatban fejfelé, Phil mutatja a módját, a pilótafülke pora a szemembe hull. Körbefordulunk, aztán megint egyenesbe jövünk. Ezt még egyszer nem tudom megcsinálni, az szentség.

Orsók, bukfencek, dugóhúzókat egy óráig. Valahogy túlélem. Hideg verejtékben úszom, de nem blamáltam magam.

– Jó volt – jelenti ki Phil, mikor kiszállunk. – Na, megnézzük a Barrát?

– A Barrát? Persze. Hogyne.

Még aznap sor kerül rá. Elérkezett a rettegve várt pillanat. Nem azért félttem a Barracudától, mert sokkal bonyolultabb és erősebb volt a Cekkernél, és rajta repülve sokkal több dolgot kellett észben tartani – bár belejátszott ez is. Inkább a viszonylag magas átesési sebességétől tartottam és attól, hogy könnyen dugóhúzóba esett. Félttem az összes ismert és ismeretlen kisördögétől. Sokkal szívesebben repültem Cekkeren bevetésre, mint életem első Barracuda-szólójára.

Az ég áldjon meg, szedd össze magad! Igazán gyakorlott pilóta vagy. Több mint ezer óra áll mögötted. Két és fél stráfod van. Éjjel vagy nappal, minden időben repülsz. És most végre egyedül leszel. Senki sem keni oda magát az első szólóján. Csinálj mindent a lehető legóvatosabban. És nyugi! Nyugalom!

Kigurulok hát a Barrával felszálláshoz. Felszállópálya még mindig nincs. Öt teljes perc az ellenőrzésre. Kétszer is megnézem, le vannak-e engedve a fékszárnnyak, légcsavarállásszög, motorhőmérséklet, olajnyomás, hidraulikus nyomás. A motor, a Merlin 32 kétszer olyan erős, mint eddig bármelyik, amivel repültem. Gyújtómágneselek ellenőrzése: oké. Akkor most szélbe kell fordulni. Fordulj szélbe, te szerencsétlen! Most teljes gázt, de míg teljesen föl nem pörög, ne engedd ki a féket. Jó. Fék ki, söprés. Most csak várd ki, ne csinálj semmit.

A Cekkerrel már levegőben lennék, most viszont ki kell várni. De piszok hosszan fut neki! Na most már el kell emelkednie. Finoman hátra a botot. Három méter, tartsd, ne kapkodj. Most már negyvennel vagy az átesési fölött, úgyhogy emeld meg szépen az orrát, és húzd be a futóművet. Várd ki, míg földarál legalább háromszázra, csak akkor emeld föl a fékszárnnyakat, akkor vedd vissza, csak akkor állj emelkedési fordulatszámra. Hosszú, elnyújtott, lassú emelkedő forduló.

Erre az „ismerkedő” jellegű repülésre egy órát adtak. Elhúztam Winchester felé, jó magasan mindvégig, hogy ha netán valami bibi adódik, még legyen időm kikászálódni. Ismerkedtem: nagyon óvatosan fordultam jobbra-balra, minden pillanatban számítva rá, hogy baj történik.

– Hogy ment ma a repülés, drágám?

– Ma? Ja igen. Ma repültem először Barrával. Sima ügy volt, sétarepülés. Na, hol az én nagy fiam?

A következő két hétben még tízszer repültem ezeken az elátkozott Barracudákon. Utána, alig tizennégy órai gyakorlattal szakértőnek minősítettek, alkalmasnak arra, hogy kezdő pilótáknak tanítsam, hogyan kell repülni rajtuk. Naná, hogy nem voltam szakértő. Bármennyire elszántam is magam, egyszerűen nem mertem a terhelhetősége felénél jobban meghajtani a gépet. És ezt nem tudtam palástolni. Több *ügynevezett fogócskát* repültem [chase-me-Charly”-nak neveztük], ami abból állt, hogy elől repült az oktató egy Barrán és figurázott, én meg mögötte egy másikban, és igyekeztem utána csinálni a manővereit. De ha teszem azt Phil egy alacsony sebességű, meredek bukófordulóba kezdett, egyszerűen nem mertem akkorát rántani a boton, hogy vele maradjak. Vagy ha például egy gyors emelkedő közben csinált egy palástorsót, és megpróbáltam utánozni, menthetetlenül kiestem a figurából. Jobbára inkább meg se próbáltam, remélve, hogy nem veszi észre a visszapillantójában.

Elérkezett s elmúlt az európai győzelem napja, én pedig május 18-án Portsmouthban vonatra szálltam, hogy Londonon át elbumlizzak Aberdeenbe, utolsó állomáshelyemre. Cri-mondban két vagy három század tanyázott. Én a 714-est kap-tam a kezem alá, tizenöt Barracudával és négy-öt oktatóval. Az volt a feladatunk, hogy egy csapat fiatal pilótának, aki alig százötven óra után még épp csak kikerült a repülőiskolából, tanítsuk meg, hogyan kell harci bevetéseken repülni. Ugyan-ezt csináltam már egyszer Craiben, de most nem volt torpedó-vető-képzés. A srácok majd mindegyike huszonegy éven aluli volt, mind ez idáig kizárólag monoplánokon repültek, ezért nem volt szükség rá, hogy az oktató velük egy gépen repüljön. Egyszerűen a kezükbe nyomtuk a gépkönyvet, megmutattuk nekik, mi hol van a pilótafülkében, és már hussantak is szó-lózni. Aztán egy hónap alakzatrepülés, zuhanóbombázás, bom-bavetés kis magasságból, navigációs gyakorlatok, éjszakai le-szállások. Hajtottak, mint a güzü, ugyanúgy az életük volt a repülés, mint nem olyan rég még nekem is. Nem ismertek félelmet, és bármit hajlandók voltak megcsinálni. Innen, a 714-esektől torpedóvető és fedélzeti leszállási tanfolyamra men-tek tovább, onnan pedig a legjobbak a Csendes-óceánra. Alig várták.

Amellett, hogy féltem a repüléstől – vagy még inkább talán annak folyományaként –; egyre jobban kerülgetett valamilyen megmagyarázhatatlan, de egyre erősödő balsejtelem. Hogy valamilyen katasztrófa ér. Napról napra hurcoltam magam-mai. Álmatlan éjszakákon végigéltem minden rám leselkedő veszélyt. Pedig veszély az nem volt. Addig sose voltak ilyen ér-zéseim, se a jeges-tengeren, se az Atlanti-óceánon, se azelőtt a francia és holland partoknál a légvédelmi ütegek tüzeiben. Ez-zel szemben most, mikor a békés Skóciában kommandóroztam egy századot, mindinkább meggyőződésemmé vált, hogy bár-mely pillanatban lecsaphat rám a halál.

Megingott önbizalmamat semmiképp nem erősítette, mikor nem sokkal érkezésem után meghalt egy pilóta, méghozzá olyan módon, amitől a legjobban féltam. És a szemem láttára. Nem az én fiaim közé tartozott, egy odalátogató frontsázaddal jött, és igen: kiderült, hogy több száz Cekker-óra után csak akkoriban nyergelt át Barracudára. Még ma is jól emlékszem minden mozzanatra. A szemem sarkából figyeltem a gépét, láttam, hogy jön befelé leszálláshoz. Úgy tűnt, nagyon lassan repül. A leszállás előtti utolsó kanyarban bedöntött balra, és abban a pillanatban átesett. Százhusz méteren történt, a világon semmi esélye nem volt. A Barrának alig volt ideje egyet pördülni, már bele is állt a földbe a tisztí étkezde mellett. Alig százméternyire tőlem. A félig földbe fúródott motorból azonnal lángnyelvek csaptak fel.

Tíz másodperccel később én értem oda elsőként. Minden pillanat az emlékezetembe vésődött. Néhány fiatal wren szaladt oda kacagva – micsoda buli, hogy ilyen közel verte oda magát valaki – aztán holtápadtra válva elnémultak, mikor felfogták, hogy a roncsok között egy ember péppé zúzódott holtteste fekszik. Minden akaraterőmet összeszedve odamentem (egyetlenként), hogy meggyőződjek, csakugyan meghalt-e. Nem lehetett kétséges. Férfiak, lányok néma gyűrűje fogta körül tisztos távolból a halotti máglyát, nem mertek közelebb menni. Pedig a lángok még nem jelentettek veszélyt.

És most bevallók még valamit, amit eddig még sosem. Benéztem az összenyomorodott pilótafülke betört üvegházába. Tíz-tizenöt másodpercig néztem, ameddig a mind magasabbra csapó lángok engedték. A fülkében nem volt se pilóta, se semiféle emberi maradvány. Üres volt. Semmiféle halottat nem láttam a roncsok között. A lángok megindultak a benzintartály felé. Higgadtan odébb sétáltam.

– Hát őt már nem érdemes megpróbálni kihúzni.

Mire a tűzoltók odaértek, a Barracuda roncsai már vadul lángoltak. Jóval később aztán a valamikori Cekker-pilóta elsze-

nesedett holttestét darabonként szedegették ki a pilótafülkéből. Ebben nem vettem részt. Az a holttest az enyém is lehetett volna. Ezért nem volt hajlandó látni a szemem néhány másodperccel a történetek után.

Penny és Christopher nemsokára utánam jött. Egy közeli faluban, Strichenben vettem ki szobát, ahol Miss Fräser zabkásával, tejföllel, zabpogácsával, friss heringgel, bucival, sőt időnként marhasülttel traktált minket, s annak rendje-módja szerint áradozott a kicsiről. Nem sokkal megérkezésem után világossá tettem tisztjeim számára, hogy a repülés oktatását nem tekintem századparancsnoki kötelmeim közé tartozó feladatnak. Egyszerűen nincs rá időm, magyaráztam. Ki se látszom a papírokból. Legföljebb alkalmanként egy-egy próbarepülés. Az első egy-két hétben egyáltalán nem repültem. Lefoglalt a berendezkedés, az ismerkedés, a kiképzési tanterv felvázolása és kidolgozása, a megválaszolatlan levelek megválaszolása. Megannyi remek kifogás. Öt hét alatt mindössze tízszer repültem, alig öt órát összesen.

A rossz előérzet meg csak erősödött. Hogy hamarosan valamilyen végzetes baleset ér. Ez az érzés az egyik fiatal pilótám elvesztésével csak még inkább elmélyült. Tizenkilenc éves, vörös hajú zászlós volt. Pánikba esett egy ködös éjszakán, mikor köd gomolygott a reptér felett. Az irányítótoronyból próbáltam belé rádión keresztül lelket önteni. A KÖD VÁRHATÓLAG HAMAROSAN FELTISZTUL, NE PRÓBÁLJON LESZÁLLNI. Nem válaszolt. COXBOX TANGO, HALL ENGEM? Nem működik a rádiója. Akárhogy próbálkozik is, nem tud válaszolni. Aztán a torony fényeit a szolgálatos leszállópálya fényeinek nézi. Jön egyenesen felénk, az utolsó pillanatban rájön, ötméternyire tőlünk elkanyarodik, de a légcavarja így is leviszi az antennánkat. A hirtelen kanyar miatt elveszti lendületét, és fejfelé előrezuhanva végigtarolja az elosztópontjaikon

várákzó Barracudákat. Tompa robbanás, vakító lángok. Rohanás a helyszínre. A halott fiú a pilótaülésbe szíjazva, a holttestét körülölelő lángok melegétől mozogni kezd, mintha megelevenedne. Öt Barra ég.

Egy hónap alatt két emberem halt meg hát. Előtte másfél esztendei frontszolgálat alatt még csak egy karcolás sem esett azokon, akik a kezem alatt szolgáltak. És – hogy is mondja a francia? – *jamais deux sans trois*. Ahol van kettő, lesz három is.

Valamikor május vége felé kiderült, miért tűnhetett el olyan sok Barracuda nyomtalanul. Az Admirális flottaparancsban rendeli el: minden Barracudát a lehető leghamarabb oxigénnel kell ellátni, utána pedig egyetlen pilóta sem repülhet Barrán oxigénmaszk nélkül, még iskolakört sem, jóllehet ilyen felszerelésre általában csak magasan van szükség. Az ok az volt, hogy végre fölfedezték, hogy a hidraulikával nem stimmel valami. A nyomásmérő a pilóta lábánál volt elhelyezve, abba a tápcsőbe iktatva, amelyen keresztül a hidraulikus folyadék a fékszárnnyak és a futómű emelőszerveihez áramlott. Ez a folyadék étert tartalmazott, tehát nagyon erős altatószer volt. Egy légi katasztrófa következtében elhunyt pilóta holttestének boncolása feltárta, hogy halála pillanatában altatószer hatása alatt állt. A repülőgép roncsainak átvizsgálásakor kiderült, hogy a tápcső a mérőműszer belépési pontjánál megrepedt, amiből arra következtettek, hogy a pilótafülke gyorsan megtelt a potenciálisan halálos hatású folyadék gőzével. A pilóta kétezer méteres magasságban elaludt, és többé már nem ébredt föl.

Eddig is tartottam épp elég veszélytől repülés közben – más már nem is hiányzott. Már csak azért sem, mert oxigénmaszkra egyhamar nem számíhattunk. Ez a félelem persze ugyanolyan irracionális volt, mint az összes többi. Mert igen: most már tudtuk, hogy számos mindaddig megmagyarázhatatlan halálesetet az okozott, hogy a pilóta egyszerűen elájult, viszont az újbóli előfordulásának legfeljebb ezredrésznyi esélye volt. Any-

nyi, mint a szárnyak összenyaklásának. Vagy a dugóhúzóba perdülésnek. Vagy bárminek. De ha valakivel megint előfordul, az holtbiztosán én leszek.

Június 7-én, már csak öt felszállás várt rám mint pilótára, noha ezt természetesen akkor még nem tudtam. Egyheti földi munka után rászántam magam egy huszonöt perces próbarepülésre. Bizony. Tizedikén fölvittem két fiatal növendéket egy fél órára utasként, hadd ismerkedjenek a környékkel. Tizenötödikén huszonöt perces próbarepülés. Ezután sikerült tíz napig a földön maradnom, mígnem kifogyva a kifogásokból el kellett repülnöm Baffba meg vissza.

Ekkor történt, hogy valamiért kevés lett az oktatónk, és ez gondokat okozott a program végrehajtásában. Csak ketten maradtak, de három kellett volna. Az egyik a zuhanóbombázás oktatásához, kettő meg az alakzatban való repüléséhez. Megbeszéltem a főpilótámmal.

– Gondolom, ön nem vállalja, parancsnok úr.

– Sajnos nem megy, Bridgeland. Be kell fejeznem ezt a jelentést. Kénytelen vagyok eltörölni a bombázást.

Bridgeland kiment, de nem nagyon rejtette véka alá, mennyire megvet. Hát ide jutottam.

Szóval június 28. Pilótaként életem utolsó felszállása. És az utolsó a számos alkalom sorában, amikor meg kellett volna halnom. Utoljára ültem büszkén a pilótaülésbe, talpam a kormánypedálokra, jobb kezem a botkormányon, bal kezemmel a gázt, a fékszárnyakat és a kiegyenlítőlapokat kezelem. Előttem a világ, játékszereim a felhők, kalauzaim a nap s a csillagok.

Többé soha.

Ez is csak egy rutinszerű próbarepülés, fél óra egy nagyjavításról visszahozott Barracudán. Minden rutinszerű. Az idő tökéletes, békés mezők fölött száguldozom. Fölmegyek hatszázra, ezerre, bedöntök, siklóm a napfényben. És közben – mint

ekkoriban már mindig – minden pillanatban várom a *bajt*. De minden normálisan működik. Elindulok hazafelé, ereszkedem, készülök a leszálláshoz. Már háromszáz alatt járok, hátszéllel közelítek a reptérhez, amikor megtörténik.

Minden előjel nélkül valami az arcomba spriccel. Szemem azonnal a hidraulika nyomásmérőjére villan. Jézusom! Onnan jön! A hidraulikus folyadék. *Istenem! Hát bekövetkezett!* Iga-zolódott régóta magamban hurcolt balsejtelmem. A sugár erősödik, agyam zsibbadni kezd. Az ég szerelmére, lökd hátra a tetőt, dugd ki azt a hülye fejed a légcsavarszélbe, amennyire csak tudod! Hány percig vagy másodpercig leszek még eszméletemen? Mert addig le kell tennem a gépet. Ilyen alacsonyról nem lehet kiugrani. Próbálj higgadtan gondolkodni! Nincs idő szélbe fordulásra és klasszikus leszállásra. *Csak tartsd a fedélzetten.* Az éter előnti a fülkét, kezdek kótyagosodni. Gép nincs a levegőben, felszálláshoz se készül egy sem. Akkor gyerünk keresztiszélben, át a kifutón, nem számít. Kilövök egy vörös rakétát. Gáz vissza, fékszárnyak, futómű le – még épp maradt annyi nyomás. Közben zuhanás és meredek forduló a bejövettelhez. Tartsd kint a fejed, szívd le mélyen a csavarszelet. Hatvan méter. Visszatartom a lélegzetem, úgy pillantok még egy utolsó ellenőrzésre a műszerekre. A folyadék még mindig az arcomba spriccel. Kissé gyors vagyok, de ez jobb, mintha lassúbb lennék. Minden más rendben. Na gyerünk, tedd le! Még egy kicsit vissza a gáz, húzz egy kicsit jobbra. Érzem, hogy kábulok. A reptér füve hatméternyire alattam. Hátra a botot. Amennyire tudom, kint tartom a fejem, de érzem, hogy rögtön elhagy minden erőm. Motor kikap, egy örökkévalóságig tart a kilebegtetés, aztán végre szilárd talaj van alattam. Most már csak tartsd egyenesben, tartsd egyenesben...

Eddig emlékszem. A gyengélkedőn tértem magamhoz. Néhány másodperccel leszállás után kiment belőlem a szufla. A Bárra meg csak ment-ment magától, vitt magával pilóta-pá-

lyafutásom utolsó ötven földi méterére, míg végül a maga jószántából meg nem állt. Egészen a kifutó végén. A tűzoltók kiemelték az ülésből, lefektettek a före, és mialatt békésen aludtam, már oda is ért egy mentőautó.

Fekszem a meleg nyári napsütésben. Fenn a magasban pacsirták röpködnek. És közben tudom, hogy pilótaéletem végérvényesen véget ért.

A következő négy hónapról nagyon kevés emlékem van. Nyilván elláttam a 714. század parancsnoki feladatait. Nem tudom, kicsusszant-e akár csak egyszer is a számon az oktatóim előtt, hogy bekaptam én is, fiúk, nem repülök többé. Nem hinném, hogy kimondtam, de látniuk kellett rajtam. Reggelente bizonyára megcsókoltam Pennyt és Christophert, motorra pattantam és kiberregtem Strichenből a reptérre, kidolgoztam a repülési menetrendet, piszmogtam a papírmunkával, foglalkoztam a lógósokkal és a lelkesekkel, tettem mindent, amit kellett. Csak nem repültem. Emlékszem, nagy hirtelen minden gépre került oxigénpalack és -maszk, mintegy varázsütésre materializálódott, miután esetemet sürgősen jelentették a FONAS-nak és az Admiralitásnak. És arra is emlékszem, hogy arra gondoltam, ha néhány napja nem kerül kezembe az a flottaparancs, akkor nem tudom, mi történik, nem nyitom fel az üvegházat, és egészen biztosan elvesztem az eszméletemet. Lelki szemeim előtt megjelent a precízen kitöltött A25-ÖS jelzetű baleseti jegyzőkönyv. „Látták, hogy eddig kellőképp ki nem derített okokból ez a tapasztalt pilóta egy próbarepülésről visszatérőben, normál leszálláshoz készülve egy meredek bukófordulót hajt végre. Úgy tűnt, elvesztette uralmát a gép fölött, amely ezt követőleg a földre zuhant és felrobbant. A tüzet hamarosan megfékeztek, de a Barracuda teljesen megsemmisült, ezért az esetleges műszaki hiba okát nem lehetett megállapítani. A pilóta teste szén-

né égett, ezért érdemleges boncolás nem volt foganatosítható.”

Crimondban megúsztam valahogy, de mi lesz ezután? Egyre csak ez járt a fejemben. Néhány hónap múlva, talán már októberben lejár a pihenési periódusom. Meggyőződésként élt bennem, hogy akkor frontszázadhoz vezényelnek, szinte biztosan Barracudára, amellyel a Távol-Keleten, valamelyik új repülőgép-hordozón szolgálok majd. Onnan aztán nincs menekvés.

De nemsokára jött a felmentés. Augusztus elején ledobták az atombombát. Jött a feltétel nélküli megadás. Egy hónappal később véget ért a háború, én pedig megtettem végre, amit már rég meg kellett volna tennem: elmentem a repülőorvoshoz.

Nagyon megértő volt. Mintha már számított volna rám. Szóval az óta a szerencsés kimenetelű baleset óta nem repült? Két hónapja? Hm. Tulajdonképpen nem is olyan meglepő. És április óta összesen csak öt órát. Gyakori nálunk az ilyen eset, nincs ebben semmi rendkívüli. Meséljen még nekem a repüléseiről, John. Több mint három évet töltöttem frontszázadnál, doktor úr. Hatvanhét bevetést repültem. Négyszer dőglött be a motorom. De ami a legrosszabb, doktor úr: ezek az elátkozott Barracudák. Én cekkeres voltam, doktor úr, adják vissza a Cekkerem, és én repülök tovább. De ezeken a rohadt Barracudákon nem. Ha az ember egy pillanatra nem figyel, ezek máris bepörögnek, a szárnyuk összenyaklik a levegőben, és hogy a magas ég akárhová tegye, aki kitalálta az egész szerkezetet, még el is altatja az embert! És ha nem ölöm meg magam velük, doktor úr, megölök valaki mást. Lehet, hogy a srácaim közül valakit. Betikkelttem. Egyszerűen nem bírom tovább.

Ültem ott a DSO szalagommal meg az akkoriban nyakra-főre osztogatott többi plecsni szalagjával kidekorálva, és csak úgy ömlött belőlem a félelem, a büszkeség és önámítás által oly

sokáig visszafojtott félelem; csak dőlt-dőlt belőlem ez előtt a némán megfigyelő hivatásos végighallgató előtt.

Egy ideig szótlánul gondolkodott, aztán azt mondta: – Nézz, John! Úgy szólok magához, mint apa a fiához. Itt most már nem arról van szó, hogy maga akar-e repülni vagy sem. Maga már így is messze többet repült a kelleténél, és azonnal le is veszem a gépről. Ezennel hivatalosan megtiltom magának, hogy repüljön. Decemberben kellene leszerelnie, ugye? Beszélek a fregattkapitánnyal, és javasolni fogom neki, hogy a leszereléséig haladéktalanul bocsássa magát meghatározatlan idejű szabadságra. Kapja be ezt a két tablettát, üldögéljen vagy feküdjön le egy kicsit. Nyugalom. Maga soha többé nem repül.

Így aztán lefeküdtem. Néhány nappal később, mielőtt utoljára jöttem el Crimondból, még beírtam két sort a repülési naplómba. T. S. Elliott írta, de úgy éreztem, pontosan oda illik:

*Így ér véget a világ:
nem nagy bummal, hanem nyüsztéssel.*

* * *

A Crimondban töltött utolsó héten az új munkáspárti kormány bejelentette továbbtanulási és oktatási programját, amely minden katonának lehetővé tette, hogy ösztöndíjasként folytathassa félbeszakadt tanulmányait. Addig még csak nem is gondolkodtam azon, mihez kezdek, ha túlélem a háborút. Az, hogy visszamenjek a Balliolba, még akkor sem jöhetett volna szóba, ha nincs feleségem és gyerekem, akikről gondoskodnom kell. Nem volt semmim. Most azonban biztosnak látszott, hogy megkapom az ösztöndíjat, s ezáltal lesz egy kis időm lélegzethezjutni, tájékozódni és dönteni. Elfogadták a folyamodványomat, így aztán karácsony után, miután december elsején

leszereltek, megint ott találtam magam Oxfordban. Bőkezű ösztöndíjat kaptam s mellé házassági támogatást, összesen kábé évi négyszáz fontot. Nagyon kevés régi barátomnak sikerült életben maradnia, de köztük volt Angel is.

Platón és Vergilius irrelevánsabbnak tűnt, mint valaha, ezért átnyergeltem a PPE-re⁹³, ott is leginkább a közgazdaságra. Rövidített, mindössze kétéves kurzus volt. Nem tanultam sokkal szorgalmasabban, mint korábban, de könnyűnek találtam a PPE-t, és 1947 végén tisztos másodikként végeztem évfolyamomban. Wynne, az öcsém, noha hat évvel fiatalabb nálam, már a záróvizsgái előtt állt a New College-ban. Huszonegy évesen. Nem mintha a szemére akarnám vetni. Elég fiatal volt még ahhoz, hogy kihagyja ezt a háborút, ez a dolgok természetes rendje. Nekem viszont jutott valami, amiben neki sose lehet része (gondoltam akkoriban). Nekem jutott a katonaellet bajtársiassága, a hatalom és a dicsőség, az emberek irányításának felelőssége, egy század bevetésre vezetése, röpködés szerte a világon. Akkoriban még nem fogtam föl, hogy mindez mit sem ér, de legalábbis sokkalta kevesebbet, mint amennyit fizettem értük, amivel mindannyian fizetünk: a sok elveszett évvel. Idővel rájöttem, mennyire fölforgatta és félrecsúsztatta az egész életem, és fölemésztette férfilétem korai korszakát. Ezzel a hat évvel mindig le voltam maradva, hat évvel a mindig valódi helyem mögött jártam. Mint oly sok százezer ember.

Mindez semmiért. Az ellenségekből szövetségesek lettek, a szövetségesekből ellenségek. Haszna legföljebb annyi volt, hogy megtanultam: az erőszak fityfenét sem ér. Hosszú-hosszú ideje minden formáját elutasítom. Merő véletlen, hogy szinte minden bevetésem konvojok védelme volt, azzal bíztak meg, hogy tartsam távol tőlük a körülöttük ólálkodó tengeralattjárókat. Mégis lehetséges, hogy öltem embert: az általam ledobott aknákkal, kilőtt rakétáimmal, kivetett torpedóimmal. Le-

hetséges, de nem lehet tudni. Sose lehet bizonyosságot szerezni róla. Ha igen: bocsánat érte. Álszenteskedés. Mi értelme bocsánatot kérni? Ha meghaltak, meghaltak.

Öt év telt el, mire rá tudtam szólni magam, hogy bár csak utasként, de repülőgépre üljek. 1950-et írtunk, épp befejeződött a válóperem, Marigolddal repültem Új-Zélandra, a harmincévi vándorutam első állomására. Miután leszereltem, sehol sem állapodtam meg. Calais-tól Kalkuttáig szárazföldi úton mentünk, egy kölcsönként Morris Oxforddal, onnan egy szerencsés véletlen folytán ingyen röpített el minket a KLM Dzsakartán keresztül Ausztráliába. Egy átalakított Liberátorral. Végigrettegtem az utat. És a legrosszabb az volt, hogy nem volt ejtőernyőnk. Nem tudtam, mi van előttünk, csak kapaszkodtam az ülésbe. Most miért fordul? Mekkora a sebességünk? Nem felejtette el a fékszárnyakat? Ezernyi képzelt veszély pergett le előttem.

A repüléstől való félelmemet csak fokozatosan sikerült legyűrni. A következő öt évben sokat utaztam, de repülőre csak akkor ültem, ha muszáj volt. Még Velencébe is úgy utaztam: hajóval és vonattal Killegarból, aztán hajóval és vonattal haza; pedig minden költségemet állták. Miamiból Minneapolisba is vonaton zötykölődtem. Az Atlanti-óceánon inkább a *Queen Mary*-vel vagy az *Ile-de-Franceszal* keltem át, mint hogy végigrettegjem a tizenkét órás repülőutat.

A félelem lassanként kevésbé zavart, mint a kényelmetlenség. Immár négy évtizede repülön utazom mindenhová: Pekingbe, Adenbe, Lourenço Marquesbe, Moszkvába, Bogotába, Bagdadba, Teheránba, Tegucigalpába, Dzsiddába és Havannába. Orosz helikopterrel Kurdisztánba, Jumbóval Ammanba. Rengetegszer az Egyesült Államokba, azon belül New Yorkból San Franciscóba, Daliásból Grand Rapidsba. Repülön ingázom Dublin, Belfast és London között. Szünet nélkül. Keresek valamit, amit nem találok.

Ezek a nagy, négymotoros utasszállítók már mások, de én még mindig emlékszem, milyenek voltak az imbolygó repülőfedélzet fényei, ahogy az éjszakai felszállások előtt a Cekker pilótaülésébe szíjazva vártam a híd kurta, zöld lámpajelzését. Sose ülésébe szíjazott, tehetetlen utasként repülök: képzeletemben mindig az én kezemben van a botkormány, sosem a végtelen betonkifutóra ereszkedem szép lassan, hanem mindig azt a hullámok közt hánykolódó, apró fedélzetet veszem célba. És sosem kúszom szép lassan fölfelé a felhőkön át: ma is szabadon játszom fölöttük.

1. függelék

Neville Usborne repülő korvettkapitány

Anyám iratai között kezembe akadt egy kérvény, amelyet 1925-ben nyújtott be a Királyi Találmánydíjazási Bizottságnak Murray Sueter ellentengernagy és anyám néhai férje, Neville Usborne jogi képviselője, s amelyben leírják, hogyan dolgozták ki az úgynevezett SS3 [Submarine Searcher; tengeralattjáró-kereső] nem merev léghajó terveit, amely később *blimp* néven vált ismertté.⁹⁴ Hezlett admirális *Aircraft and Sea Power* [Repülőgép és tengeri ütőerő] című könyvében azt írja, hogy az első blimp, miután Fisher admirális bejelentette, hogy igényt tart rá, „rendkívül gyorsan, három hét alatt elkészült”. A következő részlet ebből a kérvényből származik, s noha legnagyobb-részt harmadik személyben íródott, Sueter saját kezűleg fogalmazta.

„1915 elején hajóinkat egyre erősebben fenyegették a tengeralattjárók. Fisher lord tanácskozást hívott össze Mr. Holt Thomas ötletének megvitatására, aki azt javasolta, hogy a tengeralattjárók észlelésére építsenek sok kis léghajót. Egészen addig az Admirális léghajós tisztjei gyakorlatilag nem kaptak támogatást, Lord Fisher erőteljes pártfogásával azonban a léghajókkal kapcsolatos munkálatok új életre keltek. Mr. Thomas megrendelést kapott egy Willows mintájú, kisebb léghajóra. Ugyanakkor Usborne korvettkapitány utasítást kapott egy 1700 köbméteres léghajóballon megtervezésére. Sueter admirális fölvetette, hogy mivel neki van néhány BE2C típusú aeroplánja, amelyeket a pilóták nem kedvelnek, mert Samson alezredes kedvezőtlen jelentést adott ezekről a masinákról, hogy az egyik ilyen gép sarkányát ki kellene próbálni a hadsereg valamelyik régi léghajóballonjával. Az így elkészített szerkezet próbarepülései jól sikerültek, és Shortéktól megren-

deltek egy kétrétegű ballont, amelynek megtervezésével Usborne korvettkapitányt bízták meg.

Eleinte nagyon komoly problémáink adódtak a ceUonlakkal⁹⁵, mert egészen apró lyukak voltak benne. Usborne alezredes azonban az első merev léghajóhoz [1. sz. haditengerészeti léghajó] kifejlesztette az Ioco bevonatot, és hatalmas tapasztalatát latba vetve fokozatosan sikerült oly kiváló minőségűvé alakítania, hogy a későbbi léghajók már egy rétegpől készülhettek, miáltal jelentősen csökkent a súlyuk. Ezek a ballonok könnyebbek voltak, mint a gumírozott textiltől készültek. Mikor az új Short-féle ballont főszerelték a BE2C sárkányára, a szerkezetet az SS3 névre keresztelték. Az első kísérlet az SS1 volt. A Holt Thomas-féle volt az SS2, és a két léghajó részvételével összehasonlító próbákat végeztek. A Willow léghajó [azaz az SS2] csődöt mondott: ballonjának varrásait újra meg újra le kellett kezelni cellonlakkal, de a repülőgépváznál át így is szivárgott a hidrogén. A Sueter-Usborne léghajó [az SS3], némi kísérletezés után, melynek során a kosár és a terelőszárnyak legjobb pozícióját akarták kitapasztalni, egyértelműen kiállta a próbát. Sok ilyen kis léghajót rendeltek, és egyik sem különbözött sokban az eredetitől. [...]

Az a szerep, melyet a mi rugékony [nem merev] típusú léghajónk a háború alatt kereskedelmi hajóink védelmében betöltött, fölöttébb sokkal járult hozzá haditengerészeti járőrözéseinkhez. Sueter admirális ez úton hivatalos formában is rögzíteni kívánja azt a fáradhatatlan munkálkodást és odaadást, melyet Usborne alezredes a léghajózás ügyé' ért kifejtett. Ez a mérnöktiszt kora hajnaltól késő éjszakáig dolgozott ezeken a léghajókon, és csodálatos sikere nagyrészt neki köszönhető. [...] Léghajó-járőr jelenlétében soha egyetlen tengeralattjáró sem süllyesztett el felszíni hajót."

Usborne folytatta úttörő jellegű kutatásait, de a következő évben [1916] egy maga által tervezett, forradalmian új Zeppelin-elhárító prototípusa kipróbálásakor meghalt. A tények rögzítésre érdemesek. A Zeppelinek nagyon komoly fenyegetést

jelentettek: olyan magasan érkeztek London fölé, hogy a légvédelmi tüzérség nem tudta elérni őket, a repülőgépek pedig csak ritkán tudtak elég gyorsan felszállni ahhoz, hogy még idejében megtámadják őket. Usborne terve egyszerű volt: erősítsenek egy harci repülőgépre léghajóballont, az majd gyorsan a Zeppelin repülési magasságba emeli. A gép motorját már fölemelkedés előtt beindítanák, a levegőben pedig a pilóta egy szerkezet segítségével leválaszthatná gépét a ballonról. A repülőgép, nem lévén előreívő sebessége, függőlegesen esik, míg el nem éri a kívánt sebességet, aztán könnyűszerrel lelövi a Zeppelint.

Ezúttal is egy B2C-t használtak. A kísérletek biztatóak voltak, és elhatározták, hogy a találmányt a vezérkarnak is bemutatják. Azóta se derült ki, mi történt, de a leoldószerkezet elromlott, s Usborne és pilótatársa sok száz méter magasból lezuhant. Ejtőernyőjük nem volt.

Anyám elmesélte, hogy a történetek előtt három nappal, a férje mellett fekvé azt álmodta, hogy londoni házuk előtt egy fekete autó áll meg a napsütésben, és tudta, hogy utasai az Admirálisról jöttek, Neville halálhírét közölni. Ébredéskor elmondta az álmát Usborne-nak, és kérte, hogy halassza el a próbarepülést. Usborne nem akarta elhalasztani. Mikor aztán eljött a próba napja, anyám azzal vélte elejét venni álma beteljesedésének, hogy reggel elment otthonról, és éjfélig haza sem tért. Éjfélkor azonban ott várta a fekete kocsit.

2.függelék

A Cekker históriája

A Cekker történetét sok érdekesség jellemzi. Ezek közé tartozik az is, hogy ezek a gépek, amelyeket nem sokkal azután, hogy 1936-ban kikerültek az első frontszázadokhoz, minden szabály szerint elavultnak kellett volna minősíteni, még csaknem egy évtizeddel később is használatban voltak.

Tervezése során elsősorban a Légügyi Minisztérium 1930 októberében kiadott kívánalmait tartották szem előtt. Ennek eredményeként született meg a Fairey által tervezett S 9/30, amire egy évvel később a gyár megkapta a zöldjelzést. Folyadékhűtéses Rolls-Royce Kestrel II motorját s emiatt hegyes orrát leszámítva a gép erősen hasonlított a Swordfishre. 1934 februárjában repült először.

Időközben a Fairey már dolgozott egy másik prototípuson, a TSR I-en, amelyet a görög haditengerészetnek szántak. Bristol Pegasus II csillagmotorjával ez még jobban hasonlított a Cekkerre. Noha e „görög masina” néven ismert gépen csak az S 9/30 után kezdtek dolgozni, mégis annál egy évvel hamarabb, már 1933-ban levegőbe emelkedett. Sokat ígért, de fény derült egy kis tervezési hibájára. Szeptemberben C. S. Staniland, a Fairey berepülőpilótája, felvitte dugóhúzópróbára.

Úgy találta, hogy a TSR I-gyel nagyon nehéz dugóhúzóba perdülni ((akárcsak később a Cekkerrel), de ha egyszer sikerül, a gép kissé leeresztett orral pörögni kezd, és ebből a mozgásból egyszerűen nem akar kijönni.

Tíz-tizenkét fordulat után Staniland úgy döntött, hogy kiugrik, de ugrásával csak annyit ért el, hogy a mögötte lévő nyitott és üres megfigyelői ülésbe esett. Ilyenformán minden valószínűség szerint ő az egyetlen repülő, aki egy felszállás-

sal kétszer ugrott ki ugyanabból a gépből. Az S 9/30 darabokra tört.

A Fairey Marcel Lobelle által vezetett tervezőcsoportja ezek után úgy határozott, hogy nem ezt a prototípust igyekszik tovább javítgatni, hanem az S 9/30-cal és a TSR I-gyel szerzett tapasztalatok felhasználásával és Pegasus III motorral egy új típust fejleszt ki, amelyet először TSR II-nek neveztek. Ez a történelmi gép, a No. K4190, az első Swordfish 1934. április 17-én, Staniland keze alatt rugaszkodott el először a földtől. Fából készült, kétlapátos légszárnyjából eltekintve ez már gyakorlatilag ugyanolyan volt, mint amilyenén én 1941-ben repültem.

A légügyi minisztérium hamarosan megrendelt nyolcvankilenc Swordfish-t, amelyek közül az elsők 1936júliusában érkeztek meg a századokhoz. A két első ilyen század a *Glariouson* szolgáló 825-ös, illetve a *Furiouson* szolgáló 811-es volt, amelyek ezt megelőzően Fairey Sealeken és Blackburn Baffinokon repültek. A háború kitörésekor már tizenhárom század volt ilyen „új” TBR-gépekkel felszerelve, amelyek mindazonáltal már akkor úgy hatottak a RAF vadászgépei és bombázói mellett, mintha az első világháborúból szöktek volna át.

1940 elejéig összesen hatszázkilencvenkét Swordfish épült, utána a Fairey teljesen átállt az Albacore-okra. Ez volt az a „Javított”, letisztult változat, amit a Cekkerek felváltására szántak, de a cserére nem került sor. Az Albacore már csak egy kellemetlen emlék volt, mikor a Cekker még mindig a fronton röpködött. A Cekkerek gyártását a Blackburn folytatta, ahol 1942-ig további háromszázat szereltek össze.

Ekkor mutatták be a módosított változatot, a Swordfish II-t, amelynek megerősített alsó szárnyai már rakéták kilövését is lehetővé tették. A Blackburn ezernyolcvanhat épített belőlük. A későbbiek során a hűsége Pegasus III motort az erősebb XXX-szel helyettesítették.

1944-ben ezt a típust is felváltotta a Swordfish III (a „viselő Cékker”, lásd a 210. oldalt), amelynek hajtóerejét szintén az XXX szolgáltatta. Ezekből háromszázhuszat gyártott a Blackburn, összességében 2392-re növelve a Cékkeres számát. Kettő még ma is repül.⁹⁶

NÉVMUTATÓ

- Acavus*, tartályhajó (MAC hajó) mo-
torhajó 150,153,154-166,168
Acklington, RAF 80
Admiral Scheer (német zsebcsatahajó)
231
Adula, motoros tartályhajó (MAC) 167,
171,173,183-186,191,193,195,
200-201, 204, 213
Africa, HMS (sorhajó) 41
Algonquin, HMS (romboló) 216
Allen, R. S., első tiszt MN 168
Allen, (A) D. G., tartalékos tengerész
hadnagy RNVR167
Angel – lásd Galpine
Appleby, S. 21
Arbroath, RNAS 47, 51, 62-64, 87
Archer, HMS (kísérő repülőgép-hor-
dozó) 69, 83-84, 87,98,102,127,
131,133,134,136,211
Argus, HMS (repülőgép-hordozó) 44,
45,65,94,100,167
Ark Royal, HMS (csapásmérő repülő-
gép-hordozó) 45, 65, 68,100
Ark Royal, HMS (hidroplánhordozó) 42
Armitage, O. K hadnagy (A); DSC,
RNZNVR 235, 255, 266
Astra Torres, (léghajó) 23
Audacity, HMS (kísérő repülőgéphor-
dozó) 100-103,145, 211
Avenger, HMS (kísérő repülőgéphor-
dozó) 102,191, 231
Baldwin J. G., hadnagy RN 120-121,
123
Ball J. N., korvettkapitány (A) RN 214,
215, 227, 254, 263
Barton-in-the-Clay, RAF 26
Bell Airacobra 245
Bettona, HMS (cirkáló) 232,262,263
Ben-teherhajó-Chree, HMS (hidroplán-
hordozó) 43
Bennett, J. W., hadnagy (A) RNVR 9,
151,155,156,162-163,173-180,
182,186,187,189,193,195
Bentley, P., hadnagy (A) RNVR 70,
106,109,112-113
Berwick, HMS (cirkáló) 216
BevanJ. S. B., hadnagy (A) RNVR249
Bircham Newton, RAF 104-107,116,
122
Birmingham, USS (cirkáló) 41
Bismarck (német sorhajó) 65-68, 88
Biter, HMS (kísérő repülőgép-hordo-
zó) 103,136
Blackburn Baffin 294
Blackburn Roc 47Blackburn Skua 33,
47,92
Blakey, P. W., hadnagy (A) RNVR 150,
151,153-154,161-162, 272-275
Blanco,P. H.hadnagy (A) RNVR 255, 266
Bletchley Park 136,159,174
Blimp 44, 289
Bluebell, HMS (korvett) 252
Brigadier, HMS (célhajó) 52-56
Bristol Beaufighter 50, 88-91
Burgham, A. R., DSC, hadnagy (A)
RNZNVR 211, 238, 241, 254, 266

Callendar J. R. C, korvettkapitány RN 204
Campania, HMS (kísérő repülőgép-hordozó) 207,216-218,223,232-236, 251, 256, 258, 262
Campania, HMS (hidroplánhordozó) 42
Cardiff, HMS (célhajó) 94
 Cartwright, F. J., fregatkapitány RN 226-227
Cavendish, HMS (romboló) 216
Charger, HMS (kísérő repülőgép-hordozó) 103
 Churchill, W.S. 42
 Cocklin, R E., hadnagy (A) RNZNVR 192
Colossus, HMS (könnyű repülőgép-hordozó) 211
 Consolidated Catalina 67,161
 Consolidated Liberator 263, 286
 Cooper, E. A., hadnagy (A) RNVR 70, 92
Courageous, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 45, 69,100
 Coy, G. R., hadnagy RN117,119,121, 122
 Crail, RNAS 47-56, 65, 276
 Cridland, J. E., hadnagy RNVR 222
 Crimond, RNAS 271, 276, 283-284
 Cudemore, repülő százados, RAF 25

Daedalus, HMS (légi támaszpont) - lásd Leekm-Solent, RNAS
 Dartmouth, RCAF148-149,196,197, 201
Dasher, HMS (kísérő repülőgép-hordozó) 103,136,211
 De Havilland Mosquito 219
 De Havilland Tiger Moth 18, 33
Denbigh Castle, HMS (korvett) 235, 245,250
 Docking, RAF 107-109,112, 116,128
 Donibristle, RNAS 104,131
 Dunning, E., repülő korvettkapitány RN43

Eagle, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 45, 60,65,100,
 Eckersley, F., hadnagy (A) RF
 Elias, P. R., DSC, sorhajóhadnagy RNVR 200-201,203-204
 Elmdon, RAF 18
 Ely, E. 40
EmpinHeywood, teherhajó 95
Empire Lawrence, teherhajó CAM 230
Empire MacAlfine, teherhajó CAM hajó) 146,149
EmpireMacAndrew, teherhajó 146,151
Empire MacRae, teherhajó 178
Empire Morn, teherhajó 231
 231
Empress, HMS (hidroplánhordozó) 42

 Esmonde, E., sorhajóhadnagy DSO,RN 67, 88-91,110
Excellent, HMS (laktanya) 133-135 141

 Fairey Albacore 33,47,51-56, 92, 191 230,294
 Fairey Barracuda 140, 191, 269-284 (elszörtan)
 Fairey Battle 33
 Fairey Fulmar 33, 47, 60,
 Fairey S 9/30 293, 294
 Fairey Seal 294
 Fairey Swordfish 7,47-51, 83-98,99-106,135-223- elszörtan, 283, 293-29^

Fairey TSR I & II 293-294
 Faulconer, I. C, hadnagy (A) RNVR 131-132
 Fisher, Adm. Lord 42, 289
 Flying Flea 20-21
Formidable, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 65,100
 Fraser-Harris, A. B., sorhajóhadnagy, DSC, RN 137,140,144
 Fuller, D. A., hadnagy (A) RNVR 71, 97,106,109,122-123
Furious, HMS (repülőgép-hordozó) 43-45, 65,100, 294

 Galpine, Angel 24,29,32,36,56-58, 75,129,139, 285
 GilbertJ. McE., hadnagy (A) RNVR 151,153
Glorious, HMS (repülőgép-hordozó) 45, 65,100, 294
Gneisenau (német csatacirkáló) 67,87, 89,106
 Godley, Christopher (a szerző fia) 204, 206,219,227,266,270,275,278,282
 Godley, Katharine (a szerző húga) 20, 74,133
 Godley, Penelope (a szerző első felesége) 139,140,152,166,186,204, 206, 227, 266, 270, 275, 278, 282
 Godley, Wynne (a szerző öccse) 20,74, 133, 285
 Gordon, G. D., hadnagy (A), DSC, RNVR 255,266
 Gough, C. F, hadnagy (A) RNVR221
 Govt Code &c Cipher School, GCCS; Állami Rejtjelező és Rejtjelfejtő Iskola 136,159,173-174
 Graham, D. L., tiszteletes RNVR 207
 Greenwich, Royal Naval College 69
 Grumman Avenger 140,191,265,270
 Grumman Martlet 101
 Grumman Wüdcut 173,206,211-212, 217, 233-250, 252-267 elszörtan
 Handley Page Hannibal 19
 Hárman, J. C, hadnagy (A) RNVR 167, 174,186
 Hatston, RNAS 131,133, 263
 Hawker Audax 33
 Hawker Hart 33-38
 Hawker Hind 33, 38
 Hawker Hurricane 88,103,230-231
 Hayes, H. S., korvettkapitány, DSC, RN 76, 91-92,121, 264
 HeinkelHE-11117,26
Henry Bacon, teherhajó 262
Hermes, HMS (cirkáló) 42, 65
Hermes, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 45,100
Hibernia, HMS (sorhajó) 41
Hipper (német cirkáló) 229, 231
 Holness, S. S., hadnagy (A) RNVR 167, 177,180,182
Hood, HMS (csatacirkáló) 66-68
Horace Grey, (teherhajó) 250

Illustrious, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 45, 60, 61, 65,100
Implacable, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 211
Indefatigable, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 211
Indomitable, HMS (csapásmérő repülőgép-hordozó) 65,100
 Ingham, A. T., hadnagy (A) RNVR 9, 76,84,105-106,108-109, 111, 117, 122,126
 Irvine, repülőgépszerelő 78

 Jones, E. V, korvettkapitány (A) RNVR 206, 208
 Junkers Ju-87 17, 80,100

Junkers Ju-88 94,234,235,240,241, 250, 254-256, 262

Kasagra (szkúner) 180-183

Kilbracken, Lady (a szerző anyja) 19-23, 55, 289-291

Kilbracken, Lord (a szerző apja) 20, 24

King George VHMS (sorhajó) 132-133

Kingsmill, C. M., hadnagy, DSO, (A) RNVR 90

Kingsnorth, RNAS 23

Komierowska, Mrs. K M. (a szerző húga) 20, 74, 133

Landcastle, tiszthelyettes 213, 237

Lark, HMS (szlúp) 250, 251

Ledlie, W., kapitány RFC 19

Lee, E. F., DSO, hadnagy (A) RNVR 90

Lee-on-Solent, RNAS 69-74, 78, 135, 138, 143, 271

Lepage, R. B., hadnagy (A) RNVR 190

Littorio (olasz sorhajó) 60

Lobelle, M. M. 294

Lockheed Hudson 89, 105, 122-124

Lucas, W. J., korvetkapitány RN 70, 76, 78, 91

Luck, repülő alezredes és felesége 36

Luton, RAF 18, 25-28, 29-31, 33, 273

Lützow (német sorhajó) 231

Mably, J. C, hadnagy (A) RNVR 192

Machrihanish, RNAS 87, 93-95, 98, 101, 205, 209, 211

Macoma, teherhajó (MAC) 192, 200-201

MAC hajók 143-150, 154-161, 191, 265, 297 (áttekintés) és lásd a hajónevek oldalszámait

Mansion, RAF 88, 90, 116, 128,

Mason, J. F, DSC, hadnagy (A) RNVR 192

Mathe, R. C, hadnagy (A) DSC, RNVR 215, 239, 255, 266

Maydown, RNAS 141, 143, 144-152, 165, 166-167, 171, 186, 191, 194, 196-198, 202, 204, 205

Mays, M., hadnagy (A) RN 76, 98, 106, 113

McGrigor, Sir R., ellentengemagy KCB, DSO, RN 232, 234-243, 252, 257, 263

McTurk, A S., hadnagy (A) RN 70, 91, 94, 109, 120

Meams, S.A., DSC, hadnagy (A) RNVR 241, 266

Messerschmitt Me-109 50

Mignet, H. & A. 20-21

Miles Magister 18, 25-28

Miles Major 20

Miles Master 272, 273

Moffat D. B., orvos hadnagy RNVR 9, 168-172, 183

Moody, C, ellentengemagy, RN 135

Morrison, G., hadnagy (A) RNVR 98

Moss, R., hadnagy (A) RNVR 266

Murmanszki, 206, 211, 229, 232, 247, 251, 264

Nairana, HMS (kísérő repülőgép-hordozó) 205, 207, 211, 213, 214, 217, 222, 224, 227, 232, 239, 241, 253, 255, 257-258, 263

Netheravon, RAF 33-37

Newton Down, RAF 38

No. 1 Naval Airship (léghajó) 23, 289

Norbell, teherhajó (teherhajó) 250

Norfolk, HMS (cirkáló) 66

North American Harvard 273

Noyes, (teherhajó) 256, 262, 263

Olivier, L., korvettkapitány (A) RNVR 138	Rumbellow.J. M., kapitány MN 168, 204
O'Nion, tiszthelyettes 117,119	
Page, repülőgép-szerelő 108	Samples R. McC, hadnagy (A) DSO, RNVR 90
Paine, L. H. W., hadnagy (A) RNVR 222	Samson, Ch., fregattkapitány RN 41- 42, 289
Parkin, L. I., hadnagy (A) RNVR 167, 174-180,182,186	Sargent, hadnagy (A) RNVR 235, 255, 266
Parr, repülőtsízt, RAF 25, 27-28	SayerJ. B., hadnagy (A) RNVR 71,92, 93,106,109,118,119
Paxton, tiszthelyettes 98	<i>Schamhorst</i> (német csatacirkáló) 67,87, 89-90,106
Payne, D. G., hadnagy (A) RNVR 221	Selley, R., hadnagy (A) RNVR 224
<i>Pennsylvania</i> , USS (sorhajó) 41	Shirley-Smith, R., hadnagy (A) RNVR 70,92
Perranporth, RAF 187-190	Simpson, C. S., repülő őrvezető RAF 9,151,173-180,182,186,187,189- 190,194, 206, 207
Peters, kapitány MN 154,161	Slater, R. W., OBE, DSC, korvettkapi- tány RN 149,150,191, 264
Popham, H., hadnagy (A) RNVR 26	Slattery, Sir M. S., ellentengernagy, RN 101,103,145
Prestwick, RAF 190	Sopwith Pup 43
<i>Pretoria Castle</i> , HMS (kísérő repülő- gép-hordozó) 102	SS1-3 (léghajók) 290
Price, D. J., hadnagy (A) RNVR 106, 119	<i>St. Briac</i> , (teherhajó) 94
<i>Prince of Wales</i> , HMS (csatahajó) 66- 67	<i>St. Eval</i> , RAF 190
<i>Prinz Eugen</i> (német cirkáló) 66-68, 89,229	<i>St. Vincent</i> , HMS (laktanya) 14-18,69, 139-140,152
Provis, J., hadnagy (A) RNVR 222	Staniland, C. S. 293-294
<i>Rapana</i> , teherhajó (MAC) 146	Starvell Farm, RAF 75
Renshaw, repülőgépszerelő 138-139	Street, D., hadnagy (A) DSC, RNVR 192
Reyne, Penelope – lásd Godley	Strong, S. G., hadnagy (A) RNVR209, 215, 219, 238, 266
Reyne, Sir C. N., ellentengernagy KBE, RN 139,157, 270	Sueter, M., ellentengernagy RN 42, 289-290
Richardson, R., korvettkapitány (A) RNVR 138-139	<i>Suffolk</i> , HMS (cirkáló) 66
<i>Riviera</i> , HMS (hidroplánhordozó) 42	Summers, G. C, hadnagy RNVR 222
Robertson, G. M., hadnagy (A) RNVR 151	Supermarine Spitfire 26, 50, 80,89, 132
Roffey, J. P. H., hadnagy (A) RNVR 221	
Rose, B. W., DSO, hadnagy (A) RNVR 90,106,109-110,112	

Supermarine	Walrus	132	Walsh Atkins, L.B., korvettkapitány	
Supple, J. P., hadnagy	RNVR	221	RNVR	9,168,174,175,184, 200
Surtees, V. N., fregattkapitány, DSO,			Wargent, M., hadnagy (A) RNVR	106,
RN	208-214, 224, 226-227, 237,			123
241, 244, 254-261, 265-267			Waterman, R., orvos fregattkapitány,	
			RNVR	226
Taranto 61			Webb,	repülőgép-szerelő 108
Temm, P. E. hadnagy (A) RNZNVR			Weir, P. A., hadnagy (A) RNVR	106,
151				117,123,126
Thomas, H.		289	Whitelaw-Wilson, I. H., hadnagy (A)	
Thomas, repülő tizedes	84,98,105-		RNVR	106,109,112-113
106			Willcocks, M. F. S. P., hadnagy (A) RN	
<i>Thomas Scott</i> , (teherhajó)		252		71,92
Thompson J. C. hadnagy (A) RN		90	Wilmott,	főtörzsőrmester 16,18
Thorney-sziget, RAF	116, 129		Worthy	Down, RNAS 77
<i>TrpUz</i> (német csatahajó)	91,132,229-		Wright	fivérek 40, 105
231			Wright, hadnagy (A) RVNR	195-196
Titchmarsh, repülőgép-szerelő		223		
Townend, R. F., hadnagy (A) RNVR			Zeppelin	23, 290-291
106				
<i>Tracker</i> , HMS (kísérő hordozóhajó)				
103				
<i>U425</i>	(tengeralattjáró)	250		
<i>U548</i>	(tengeralattjáró)	173		
<i>U711</i>	(tengeralattjáró)	252		
<i>U968</i>	(tengeralattjáró)	251, 252		
<i>U1222</i>	(tengeralattjáró)	173		
Usborne, N. F., korvettkapitány	RN			
22,289-291				
Vaenga	247-250			
<i>Venerable</i> , HMS (könnyű repülőgép-				
hordozó)	211			
<i>Vengeance</i> , HMS (könnyű repülőgép-				
hordozó)	211			
<i>Victorious</i> , HMS (repülőgép-hordozó)				
65, 67-68, 91,100, 230				
<i>Vindex</i> , HMS (hidroplánhordozó)		43		
Vought-Sikorski Chesapeake	48,69-			
78, 84, 272-273, 250-251				