

A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG KÖNYVTÁRA
SZERKESZTI CHOLNOKY JENŐ

**REPÜLŐRAJOKKAL
AZ ÓCEÁNON ÁT**

(STORMI IN VOLO SULL'OCEANO)

BUDAPEST
LAMPEL R. (WODIANER F. ÉS FIAI)
KÖNYVHADÓYÁLLALATA

ITALO BALBO

REPÜLŐRAJOKKAL
AZ ÓCEÁNON ÁT
(STORMI IN VOLO SULL'OCEANO)

65 KÉPPEL ÉS 1 TÉRKÉPPEL

FORDÍTOTTA
RÉYAY JÓZSEF

BUDAPEST
LAMPEL R (WODIANER F. ÉS FIAI)
KÖNYVKIADÓVÁLLALATA

*Copyright 1931 by Mondanori Milan
and A. L. I. Paris.*

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.

ELSŐ FEJEZET.

Ábrándozások az óceánról.

1928 december havának utolsó napjaiban több mint egyhónapos tartózkodás után elutaztam New-Yorkból. Azért mentem Amerikába, hogy résztvegyek a washingtoni Nemzetközi Aviatikai Kongresszuson. A kongresszusnál jobban érdekelt az Egyesült-Államok aviatikája, amelyről már akkor is csodákat beszéltek Európában. Hozzáteszem, hogy a kongresszuson nem is vehettem részt személyesen, mert mikor Chicagóból az Ohio állambeli Daytonba, W. Wright szülővárosába utaztam, ahol a világviatika képviselőinek össze kellett gyűlniök, megbetegedtem. Chicagóban érintkezésbe jutottam az olasz emigránsok első jelentékeny csoportjával, amely amerikai szokás szerint óriási arányú kétezerterítékes bankettel tisztelt meg. Az ilyen banketteknek a tengerentúl az a céljuk, hogy összeforasszák a lelkeket a derült kedélyesség atmoszférájában és az összes társadalmi osztályok barátságos összevegyülésében: az embergépek országában ez a dolog szinte pantagrueli hangsúllyal idézi emlékezetembe azokat a symposionokat, amelyeknek emlékét a görögök hagyták ránk (si licet. . .). Tehát Chicagóban, amely amerikai utam első állomása volt, alkalmam volt meggyőződni róla, hogy Észak-Amerika olaszaiiban forrón és elevenen él távoli hazájuk emléke és hogy ok az Egyesült-Államok népmozaikjában olyan társadalmi erőt képviselnek, amely méltó félszigeti honfitársaik minden tiszteletére.

Mennyi legenda kering Olaszországban ezekről az olaszokról!

Rövid tapasztalatom meggyőzött róla, hogy a hírhedt olasz felforgató elemek Amerikában törpe kisebbséget alkotnak, amely mindössze két-három ipari centrumra szorítkozik. Például Chicagóban az a kétezer olasz, akik ünnepelni akartak engem, azon az estén meghívta a főváros politikai és polgári hatóságait; ezek örömmel fogadták a meghívást és én még ma is meghatottan gondolok rá, hogy a város polgármestere milyen szavakkal beszélt nekem arról a miniatúr Olaszországról, amely az ő igazgatása alatt él: csupa munkás és józan ember, értékes eszköze az állam jólétének. Ennek a napnak a benyomásai megerősödtek bennem a következő állomásokon, amelyeken állandóan kerestem az alkalmat, hogy találkozjam az olaszok csoportjaival, akik vártak rám; ebben is hű maradtam ahhoz a programomhoz, hogy tanulmányozzam az Egyesült-Államok aviatika-technikai szervezetét és felvegyem az érintkezést honfitársaimmal. Sajnos Chicagóban, mint már említettem, érintkezésbe kerültem egy harmadik, igazán nem kívánatos elemmel, tudniillik a hideggel, amely a Michigan-tó felől tört be olyan fagyos rohammal, hogy szinte vágta az ember arcát, mint a borotva. Miután már a vonatban éreztem a láz szimptomáit, Daytonban kénytelen voltam ágyba feküdni. Amikor talpra álltam, újra megkezdtem körutamat és visszatértem Chicagóba, sikerült pótolnom az elvesztett időt. Az Egyesült-Államok aviatikai haladásának nagyszerű bizonyítékai olyan képekben bontakoztak ki szemem előtt, amelyek hasonlítottak valami gyorsan pergő, grandiózus filmhez. Láttam a chicagói aeronautikai kiállítást, meglátogattam Ford és Packard nagyüzemeit Detroitban, alaposan megismertem a sandiegói és norfolki hatalmas légi kikötőket; a texasi San Antonion és a floridai Pensacolan felállított iskolák csodálattal töltöttek el és meggyőztek róla, hogy az amerikaiak roppant erőfeszítése elsősorban az emberek kiképzésére irányul. A polgári aviatikát illetően, amely részleteiben is el van választva a katonai aviatikától, már Chicagóban meggyőződtem róla, hogy a félelmetes tőkekoncentráció, amit az amerikaiak gépek szerkesztésére szánnak, úgyszólván egyetlenegy alapelvben csúcsosodik:

t. i. abban, hogy tucatszámra gyártják a gépeket, amelyek mind egyetlenegy prototípusból származnak; a modelljük többé-kevésbé mindig Bellanca gépe, amelyre a gyárosok alkalmazzák a fejlettebb technikai szerkesztéstudomány eredményeit.

Amerikában, bár nagy visszhangot vert Lindberg, «a repülő bolond», óceánrepülése, az a személyzet, amely nagy légi vállalkozásokat hajtott végre, nem szédül meg a siker-től és beéri sokkal szerényebb igényekkel. Ebben a tekintetben a vén Európa sokat tanulhat Amerikától. Éppen velem történt, hogy a chicagói kiállítás termeiben odalépett hozzám egy jelentéktelen külsejű úr s átnyújtotta a kiállítás katalógusát. Ki volt ez? Egyike a leghíresebb amerikai pilótáknak, aki pár évvel ezelőtt világkörüli utat tett világszerte híres repülőrajával. Most beérte azzal, hogy röpiratokat és katalógusokat osztogatott a látogatóknak. Enyhén szólván, Európában legalább is csodájára jártak volna! Norfolkban a légi kikötő parancsnoka, akít szerencsém volt üdvözölni, Reed volt, aki 1919-ben egyszerű katonai hidroplánon, minden különösebb támogatás nélkül, átrepülte az Óceánt New-Yorktól Terranováig, onnan az Azori-szigetekig, onnan Lissabonig. Együtt vacsoráztunk, együtt köszöntöttük az újévet. Elmondta nekem, hogy az amerikai tengerészet csak Lindberg óceánrepülése után engedélyezett számára nyolc emberrel többet a rendes létszámban, tekintettel 1919-ben végrehajtott vállalkozására. Azóta évek múltak el. Jelenleg sorhajókapitány és bár a haja ősz, nem vesztette el azt a jellegzetes szíves és szerény egyszerűségét, jókedélyét és lelki egyensúlyát, ami az újvilág emberét annyira jellemzi. Jó volna az óvilágnak egy újfajta amerikai divatot ajánlani: a mértéktartás érzékét, az óvakodást a kérkedéstől és a szájhősködéstől.

Miután bejártam Amerikát kelettől nyugatig, északról délig és vissza, az új év hajnalán az egyik téli délutánon, amely, mint általában az itteni téli délutánok, borús és egyúttal ragyogó estében végződött a brooklyni hídon, üdvözöltem a nagy tömeg olaszt, akik összegyűltek a new-yorki kikötő mólóján, hogy elbúcsúzzanak tőlünk és miköz-

ben a gőzös lassan eltávolodott a vendéglátó földtől és lehetővé tette számunkra, hogy megfigyeljük a bábeli fővárosnak égre rajzolódó bizarr és kolosszális körvonalait, amelyek roppant füstfellegekbe és az alkonyat halvány aranyos ködébe burkolódtak, első ízben ötlött fel bennem hirtelen, ellenállhatatlanul, elevenen egy olasz repülőraj látomása, amely miután átvágott az óceánon, diadalmasan megérkezik New-York fölé. Felséges látvány! Ott volt előttem ennek a roppant kikötőnek páratlan panorámája, amely gócpontja az egész világ árucseréjének. Az óceánjáró kolosszusok roppant oldalai mellett gyors vitorlások álltak, amelyek bejárták észak és dél tengeri útjait; ezer meg ezer hajó cikázott a csillogó víztükrön; vontatóhajók jöttek-mentek; emelődaruk, hajókötelek és horgonyláncok tornyosultak a mólókon; szirénák búgtak; mindenféle nyelvek és tájszólások kavargtak; a koromtól mocskos fekete teherhajó odasimult a fehér luxus-yachthoz, amelyen ragyogtak a rézalkatrészek. A «Conte Grande» parancsnoki hídján gondolataimba mélyedve átengedtem magam a háromszínű hidroplánok irreális látomásának, amelyek miután megharcoltak a végzettel, ott lebegnek a magasban, a modern ipari civilizáció fővárosa felett, amely óriási csápjait kinyújtja a tengerbe ... És ebben a pillanatban odalépett hozzám egyik útitársam, olasz gyáros, akit néhány kollégájával és négy tiszttel együtt magammal hoztam Olaszországból erre az újvilági kalandozásra, tanulmány céljából és abban a reményben, hogy most újra Amerikától kapjunk ösztönzést arra, hogy többet és jobbat alkossunk az aviati-
kai technika terén.

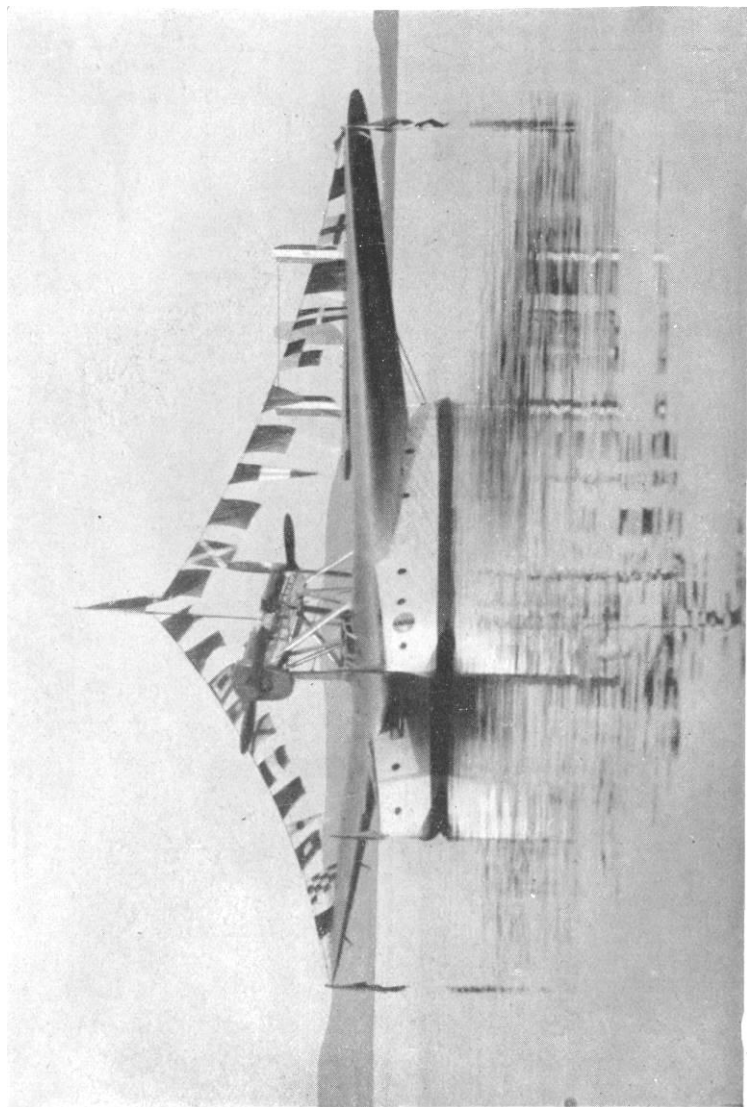
— Mondja meg őszintén: ön arra gondol, hogy repülőgépen jön vissza New-Yorkba! — csapott rám hirtelen.

— Igen, úgy van — feleltem rá. — És nem tudom kivenni a fejemből ezt a gondolatot.

Miközben a köd összesűrűsödik az óceán felett, erről beszélgetünk többi útitársainkkal. Itt van Franco Mazzotti, a fiatal aviatikus és nagyiparos, a fiatal Piaggio, commendatore Cella, aztán itt vannak az én tisztjeim, Tedeschini ezredes, Bitossi alezredes és Cagna kapitány: összesen eny-



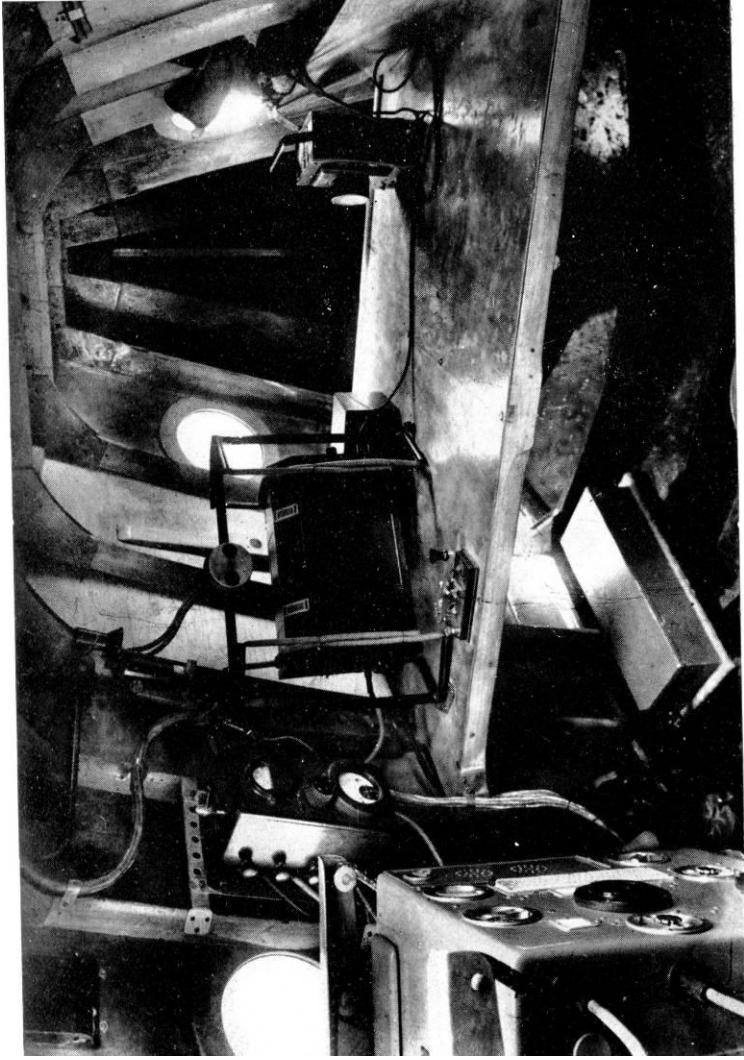
A repülőt személyzete.



Az «Óceáni S. 55» teljes zászlódíszben.



Éjjeli tréningrepülés a Földközi-tengeren.



A rádiófülke belseje a gép bal úszótestében.

nyien maradtak küldöttségünkől, amely az út végén New-Yorkban félig feloszlott.

Ezen az esti megbeszélésen résztvett a Conte Grande parancsnoka is, aki jól ismeri a tenger viszonyait minden évszakban. Odahozták eléem a *pilot's chart-okat*, amelyeket hosszasan vizsgálattunk. Az egyik nem bízik a gépek teljesítőképességében s nem hiszi, hogy tökéletesíteni lehet őket, a másik az Atlanti-óceán viharait emlegeti, a harmadik leírja a végeérhetetlen ködrétegeket, az aviatikus harhedt ellenségeit; van, aki a matematikához igazodik és hosszas számításokat végez az üzemanyagfogyasztásról és az emberi ellenállóképességről. Mégis mindegyik azt szeretné, mint én, hogy a vállalkozás létrejöjjön s miközben Tedeschinivel egészen elmerülünk a «terhelés» és az «akciórádius» megbeszélésében, Cagna kapitány, akiben még elevenen élnek a Svalbardon szerzett északsarki tapasztalatok, ahol együtt járt Máddalenával, hogy megkeresse az «Italia» hajótöröttéit, felemlegeti a műszeres szerelékfalat; ezeket a műszereket azért használták, hogy ellent tudjanak állni a földgolyó legrettenetesebb légköri viszonyainak. Egymásután telnek a napok ezekkel a vitákkal. Sajnos, kialakul az a meggyőződés, hogy az aviatikai technika mai állapotában hidroplánrajókkal átrepülni az Atlanti-óceánt ha nem is éppen lehetetlen, legalább is sokféle és súlyos nehézségekkel jár.

Mindenekelőtt az útirány miatt. Lehetetlen volna az Azori-szigetektől Terranova felé repülni: jobb az Azori-szigetek—Bermudai út; de ez a kitérés meghosszabbítaná az utat és mindenképpen kitenné a gépeket az Azori-szigeteken való felszállás eshetőségeinek, ami bizony teljes terheléssel nagyon nehéz. Erre vonatkozólag már egész nagy irodalom van, vagy legalább is vannak bizonyos tanulságok és tapasztalatok, amelyekkel számolni kell. Az a *Junkers-gép*, amely megkísérelte ezt az utat, éppen az Azori-szigeteken tört össze és Curtney kanadai aviatikus *Domier-Marina-ja*, a múlt évben fáradtságos felszállás után, amit a tengervíz viszonyok még jobban megnehezítettek, félúton éjjel szállt le az óceánra. Ha bebizonyosodott, hogy egyetlen gép számára is lehetetlen ez a vállalkozás, mi történnék

egész rajjal? Az Atlanti-óceánt szárazföldi gépek repülték át, amelyeknél nem számítottak a felszállás nehézségei és nem számított a kikötőkben való tartózkodás, hogy megvárják a kedvező légköri viszonyokat. Ha egy hidroplán fel akarna szállni nyílt tengeren és teljes terheléssel, ugyanolyan helyzetbe jutna, mint a szárazföldi gép, amely hepehupás vagy felszántott területen akarna felszállni. Megpróbáljuk az óceánrepülést szárazföldi repülőgép-rajjal? A szárazföldi gépek kollektív repülésben észszerűen megpróbálhatják az átkelést kisebb tengerszakaszokon, de az óceán átrepülése valóságos akrobata-őrültség volna.

Tehát megérlelődött bennem a meggyőződés, hogy az aviatikának nagyobb óceáni tapasztalatra és nagyobb technikai fejlettségre kell szert tennie, mielőtt megpróbálnák átrepülni egy csoportban vagy rajokban az Északi Atlanti-óceánt. Dehát nem volna lehetséges végrehajtani az átkelést az Óceán déli részei felett? Nem lehetne-e ez hasznos kezdet ahhoz, hogy később megkíséreljük a nehezebb vállalkozást, vagyis az Északi-óceán átrepülését?

A délamerikai repülés is nagyfontosságú volt. Néhány magányos aviatikus már megtette, de szakaszonként, a szigeteken át. Akkoriban, 1929. januárjában Mermoz, a *Latécoère* pilótája, még nem fejezte be a két part között repülését, amelynek során nem szállt le egyik közbeeső szigeten sem.

Hidroplánrajjal megkísérelni ezt a repülést minden tekintetben rendkívül fontosnak mutatkozott. Csakhogy a vállalkozás egészen más természetű volt. Más dolog az egyéni repülés, más volna a tömegrepülés. Nem csupán technikai és fegyelmi szempontból, hanem még inkább, sőt elsősorban politikai és katonai szempontból. Bizonyosra vehettük, hogy a rajokban történő óceán-repülésnek hatalmas visszhangja támadna Amerikában, különösen Észak-Amerikában, ahol az óceánrepüléseket speciális szempontból nézik: t. i. abból a szempontból, hogy ez újabb összeköttetés Európával, haladás az amerikai elszigeteltség megszűntetése felé. Az újvilág légi elszigeteltségét megszüntetnek tekintették már azon a napon, amikor az első gép diadalma-

san átrepülte az óceánt. Mi fog történni néhány év múlva a világ aviatikájának elkerülhetetlen fejlődése révén?

Úgy látszik, minden óceánrepülés egy-egy vékony hidat ver Európa és Amerika között, olyan hidat, amelyen ismeretlen régiókban átmegy egyetlen ember vagy legfeljebb egyik ember a másik után. De ha az én tervem megvalósul és ezen a képzeletbeli hídon egyszerre csak tucatjával mennek át az emberek, micsoda roppant és egészen új fontosságot nyer a légi összeköttetés Európa és Amerika között! Még a legtamáskodóbbak is meggyőződnének róla, hogy az aviatika forradalmasítja a világról, változásairól és távolságairól alkotott fogalmainkat és nem is sejtett horizontokat nyit.

A Conte Grande-n tett utazásunk ezzel a kilátással végződött; ez hatalmas ösztönzést adott képzeletünknek és nem hiányzott belőle a megvalósítás reális lehetősége sem.

MÁSODIK FEJEZET.

A sasfiókok fészke.

Alighogy megérkeztünk Olaszországba, egyelőre félre kellett tennem a tervet. Más kérdés forgott szőnyegen.

A keleti repülőúttal kellett foglalkoznom, melynek előkészítése akkor már néhány hónapja folyt. Minthogy erre az útra nagy bombavető hidroplánokat, t. i. az *S. 55* jelzésű gépeket szándékoztam használni, amelyek megfelelő változtatásokkal az Óceánt is átrepülhették, úgy gondoltam, hogy a közel Keleten szerzendő tapasztalataim fontosak lesznek majd a tervezett óceánrepülés szempontjából is.

Közben magamhoz hívtam Marchetti mérnököt, egyik legkitűnőbb munkatársamat és megmondtam neki, hogy az 1929. év folyamán változtatásokat kell tennie az *S. 55* jelzésű gépeken, főképpen tanulmányoznia kell, hogy lehetséges-e alkalmazni rajtuk ugyanolyan erejű, de reduktoros (azaz légszűrőfordulatszámcsökkentővel ellátott) motort. Két olasz cég, a *Fiat* és az *Isotta* éppen ezekben a hónapokban készült el egy új motorral, amely az *S. 55* jelzésű gépen legalább ezer kilogrammal nagyobb terhelést bírt el. Megkértem Marchettit, hogy tanulmányozza ki ezt alaposan az én tervem szempontjából. Nyolc hónap múlva Marchetti mérnök kudarcot vallott Calshotban az utolsó Schneider-kupa mérkőzés alkalmával: szóval megint vereséget szenvedett versenygépével. Tehát, hogy helyreüsse a csorbát, ebbe az új vállalkozásba nemes érzékenységtől fűtött odaadással feküdt bele. Alaposan kell ismerni a mi nagyszerű konstruktorainkat, akikben megvannak az elméleti tudósok bogaras és nehézkes tulajdonságai: nem könnyű dolog teljesen kiaknázni a képességeiket. Nem hiszem,

hogy volnának furcsább emberek a repülőgéptervezőknél; egészen egyéni az észjárásuk, a «forma mentis», és minél feljebb emelkednek tudományuk megritkult szféráiban, bizonyos értelemben annál együgyűbbekké, azaz, mondhatnám, bonyolultabbakká válnak. Csak érteni kell a módját, hogy megfogjuk őket, akkor mindent megkapunk tőlük, amit akarunk. Azt hiszem, én jól megtanultam ezt a mesterséget. Az aviatikában legjobb barátaim Marchetti, Rosatelli, Pegna és Castoldi mérnökök, továbbá Zerbi és Cattaneo, a motor mágusai. A keleti repülőút tapasztalatai megerősítettek abban a meggyőződésemben, hogy az S. 55 jelzésű gépek kivételes tökéletességük révén a tengeren és a levegőben egyaránt megállják a helyüket. Arról is meggyőződtem, hogy még egy nélkülözhetetlen eleme van a tervezett repülőút sikerének, vagyis az, hogy lehetséges és aránylag könnyű megtartani a zárt formációkat az óceán határtalan levegőtengerében, amikor az útirány követelményei megnehezítik a repülés fegyelmét. Végül pedig úgyszólván véglegesen meggyőződtem a személyzet kiválóságáról és szakértelméről. A keleti földközitengeri repülőutakat tulajdonképpen többé-kevésbé rögtönzött, semmiesetre sem jól megszervezett repülőrajjal hajtottuk végre. Csak az indulás előtt öt nappal vette át Tarantóban a raj tényleges parancsnokságát Pellegrini ezredes s még arra sem volt ideje, hogy hosszabb próbákat tartson, hogy előre megállapítsa a személyzet fegyelmi és rangviszonyait. Azonban embereink tökéletesen a helyzet magaslatán voltak és a repülőút — amely úgyszólván a legkedvezőtlenebb feltételek között és a bizonytalanság s majdnem a sikertelenség jegyében indult — mégis harsány diadalt hozott az olasz aviatikának.

Miután visszatértünk a levantei repülőútról, újra az óceánrepülés tervén kezdtem dolgozni. Feltettem magamban, hogy most már dűlőre viszem. Közben a *Fiat A 22* jelzésű motor kiállta az első nagy próbát: ez maga is diadal volt. A Ferrarin-Del Prete-repülés baj nélkül folyt le. Most már számíhattunk erre a tökéletes ipari alkotásra. Nagyjából felvázoltuk a repülőút tervét.

Mindenekelőtt a Duce elé kellett terjesztenünk az úti-tervet. Miután megállapítottuk, hogy a tél vagy a téli időszak a legalkalmasabb az óceánrepülésre az egyenlítői tengereken, el kellett dönteni, hol jelöljük ki az óceánrepülés állomásait. Most felmerült a szükségessége annak, hogy jó földközitengeri légi bázis álljon rendelkezésünkre. Választásunk Cartagenára esett. Az első földközitengeri repülőút 61 hidroplán ja már 1928-ban Cartagena mellett szállt le a Mar Menorban. Az a víztükör, amelyen a spanyolok a los-alcazaresi nagyszerű hidroplán-kikötőt építették, a tervezett repülőút szempontjából is a legalkalmasabbnak mutatkozott, hogy onnan vágjunk neki az Atlanti-óceánnak.

A második állomásnak Marokkó partjain kellett lennie: itt is a régebbi tapasztalatokra támaszkodtam és választásom azonnal Kenitrára esett, amely különben már jó ideje rendes közbeeső állomásuk a dél felé haladó hidroplánoknak.

A harmadik állomás Villa Cisneros lett volna, amely ugyancsak világszerte ismeretes Franco óceánrepülése révén; mondhatnám, hogy ő fedezte fel mint hidroplán-kikötőt.

Az utolsó állomás az afrikai parton csak a portugál-guineai Bolama lehetett, amely körülbelül 20 fokkal északabbra van Port Natalnál. Igaz, hogy Bolamában úgyszólván nyoma sincs az európai civilizációnak: kétségtelen volt, hogy Bolamából a rendszeres és szervezett technikai támogatás nélkül kell nekivágnunk az Óceánnak. De én tudtam, hogy a jól védett bolamai öböl a lehető legalkalmasabb a felszállásra. Nemcsak nagyon tágas, úgyhogy a tenger színén mozgó gépeknek két ellentétes irányban is igen tág teret nyújt, hanem a kitűnő Bissagos szigetcsoport védi, amely biztossá teszi a felszállást még akkor is, ha az óceán nyugtalankodik. Ezenfelül egészen hatalmába kerített az a gondolat, hogy a nagy repülésre portugál kikötőből szálljunk fel. Portugáliában született az, aki a levegő útjain keresztül első ízben kötötte össze eszményileg az övilágot a latin Amerikával: Coutinho admirális, az én kitűnő barátom és az európai aviatikusok szellemi atyja.

Különben Afrika egyenlítői partján nem sok módunk volt a válogatásban. Arra gondoltunk, hogy mind a megérkezés, mind az indulás szempontjából a legsürgősebb megbizonyosodni afelől, hogy műveleteinket semmi váratlan dolog nem fogja megzavarni, pedig egészen bizonyosan meglepett volna bennünket ilyesmivel az iszapos és zavaros Gambia, a legszeszéyesebb afrikai folyó, amelynek torkolatát kiindulási pontul ajánlották nekem.

Mihelyt a terv ezekkel a fontosabb részletekkel nagyjából fel volt vázolva, mindenesetre elmentem a miniszterelnökhöz, hogy előterjesszem neki; volt bennem bizonyos titkos aggodalom a vakmerőség és nagyvonalúság miatt, ami ezt a tervet sugallta. De tudtam, hogy a nagyszerű miniszterelnök, ha éles szemmel meg is látja a vállalkozás nehézségeit és lehámozza róla az utópista ábrándokat, gyorsan felfogja reális jellegét és távoli jelentőségét.

Nem csalódtam. A Duce megértette, helyeselte, hozzájárult.

A tervezgetés elején arra gondoltunk, hogy két rajból álló csapattal indulunk, minden rajban három géppel. A Duce azonnal azt mondta, hogy a vállalkozás bizonyosan akkor is sikerülne, ha nagyobb számú hidroplánnal indulnánk. Csak ez kellett nekem, hogy megkészserezsem a gépek és az emberek számát. Úgy döntöttünk, hogy a repülőúton négy rajban tizenkét hidroplán vesz részt, minden rajban három, további két gép pedig, mint műhelygép vagy mint segédgép eljön egészen Bolamáig, jól megrakva tartalék-üzemanyaggal. Miután a végleges tervet megállapítottuk, rögtön két kérdést kellett megoldanom: előbb a személyzet, azután pedig a gyakorlati próba kérdését. Miben állt ez? A Bolamába érkezéstől — bármily nehéz volt is odajutni azokon a járatlan utakon, amelyeken át kellett repülni téli időben a Földközi-tenger felett, s a Rio de Oro marokkói partjain — nem féltem.

Nem tudtam azonban, hogyan indulhatunk Bolamából Amerika felé. Ebben a zónában, előbbi egyéni repülések alkalmával, már máskor is előfordultak hirtelen időjárási kielengések, amelyek megnehezítették, sőt majdnem lehetet-

lenné tették egy hidroplán számára (amely magával viszi az óceán átrepüléséhez szükséges roppant mennyiségű benzint), hogy felemelkedjék a levegőbe. Azonnal beszereztem a novemberi, decemberi és januári átlagos hőmérséklet adatait. Ezeknek az alapján Biondi alezredes, az aviatikai mérnökkar egyik legkitűnőbb készültségű tagja, akinek ebben az időben az volt a megbízatása, hogy előkészítse Maddalena-Ceconni rekordrepülését, rendületlenül azt hangoztatta, hogy efelől nyugodtak lehetünk. Szerinte felesleges volt előzetes felszállási kísérleteket végezni a helyszínén. Szerintem azonban elengedhetetlen volt felszállási kísérletet végezni Bolamában, nehogy később kétségeink és aggodalmaink támadjanak afelől, hogy nem szerveztük meg előre tökéletesen a repülőutat. Az átlagos légviszonyokra vonatkozó számítások nem nyugtattak meg. Az ilyen nagy vállalkozások nem csupán kitűnő repülők életét, nem csupán a drága üzemanyagot teszik kockára, — amivel pedig a mi pénzügyi viszonyaink mellett nagyon is számolni kell — hanem magát a nemzet becsületét, amelynek dicsőséges színei oda vannak festve minden repülőgép kormányára. Az ember sohasem lehet eléggé óvatos.

Másfelől meg vagyok győződve róla, hogy egy repülőút sikere kilencven százalékban attól függ, hogy a legapróbb részletekig pontosan elő legyen készítve. Aztán gondom volt arra is, hogy mielőtt elindítanám a személyzetet erre a történelemben egyedül álló óceánrepülésre, megadjak nekik minden lehető biztosítékot arra, hogy nyugodtan indulhatnak.

Tehát egy reduktoros motorral ellátott S. 55 jelzésű mintagép rövid ideig tartó tréning után elindult a Sesto Calendei hajógyárból, megérkezett Vigna di Valiába és továbbhaladt az afrikai parton azzal a feladattal, hogy egymásután több ízben szálljon fel a Bolamai-öbölben a december—januári időszakban, mert ez volt a jövő évi repülőút megállapított ideje. A feladatot Stefano Cagna kapitányra bízom, aki mellett második tiszt Caló-Carducci főhadnagy, az expedíció parancsnoka pedig Ilari alezredes volt. A gép szabályszerűen végighaladt megszabott útján

és január első napjaitól kezdve 1930. március végéig Cagna kapitány számtalanszor felszállt, akkora üzemanyag-terheléssel, amennyi az Atlanti-óceán átrepüléséhez szükséges. A próbák fényesen sikerültek.

Miközben Cagna kapitány gépe elindult Guineába, mi elkezdtünk az ember-kérdéssel foglalkozni.

Kihallgatásra rendeltem Rómába a tengeri bombavető osztagok valamennyi parancsnokát és velük együtt tanulmányoztam a tizenhat gép személyzetének összeállítását: számításba kellett venni az óceánrepülésre kijelölt tizenkét géphez szükséges személyzetet, aztán a két műhelygép, továbbá a két tartalékgép személyzetét. Igaz, hogy az olasz aviatika szűkében van a pénzügyi eszközöknek, azonban bővében van a kiváló embereknek. Annyi a készséges, a gazdag technikai tapasztalatú és elszánt ember, hogy minden kockázatos vállalkozás előestéjén csak egyetlen nehézség merül fel: a kiválasztás. Mikor ezt mondom, nem csupán a veteránokra gondolok, akik már annyi fényes aviatikai tettet hajtottak végre háborúban és békében és akiknek a nevei nagyobbrészt ismeretesek Olaszországban és a külföldön, hanem mindenkifelett a fiatalokra, sőt az egészen fiatalokra gondolok. Harminckét pilótára volt szükségem, egytől egyig önkéntesekre; s nem csupán önkéntesekre és nem csupán olyanokra, akik elszánták magukat, hogy szemernyi sajnálkozás nélkül kockára teszik az életüket és nem csupán nagyon tapasztalt emberekre, hanem egyúttal hatalmas és izmos férfiakra, mert az ilyen repülőút megköveteli, hogy testi erejük minden megpróbáltatásban megállja a helyét. Ezenfelül minden géphez kellett egy motorkezelő és egy szikratávírász: ez megint harminckét ember, akiket érdem szerint válogattunk ki az aviatika erkölcsi arisztokráciájából, összesen hatvannégy embert. De háromszor és négyszer ennyi jelentkezőből válogathattunk. Eleget volt bármily kósza hír. A lelkesedés micsoda hulláma, micsoda reszkető reménykedés futott végig Olaszország minden hidroplán-kikötőjén! Hány aviatikus sírt fájdalomában, hogy nem rá esett a választás! De a szám meg volt állapítva, szaporítani nem lehetett. Pár nap múlva a hatvan-

négy kiválasztott embert beutaltuk az orbetellói különleges kiképző-csoportba.

Ez a különleges csoport alkotta aztán a magvát a tengeri bombavető iskolának, amelyet a repülőút után szándékoztam felállítani és fenntartani, hogy ottan oktassák és kiképezzék az ilyen szakpilótákat.

A különleges csoport vezetését szerencsés ötlettel rögtön Maddalena parancsnokra bízom, de ő ebben a pillanatban el volt foglalva zártkörű tartam- és távolsági rekordrepüléseinek előkészítésével, aminek aztán diadal lett a vége. Arról volt szó, hogy találjunk valakit, aki helyettesítse, ami a rá háruló feladatok miatt nem volt könnyű dolog. Olyan embert kellett keresnünk, akinek nem csupán nagy tekintélye volt a pilóták között, hanem akiben szenvedélyes lelkesedés ég a vállalkozás iránt és akinek van ereje beleönteni az orbetellói különleges csoportba azt a magasztos lelkesedést és a legszigorúbb fegyelemnek azt a mély felelősségérzetét, amely eltöltötte ennek az iskolának a párját, a Desenzanóban felállított és működő Sebességi Versenyiskolát, ahol különleges gyorsjáratú gépeken folytattak gyakorlatozást.

Négy évi közvetlen tapasztalat alapján oly jól megismertem személyesen az embereket, hogy alig tévedek a legjobb kiválasztásában, különösen mikor kényes esetek merülnek fel. Ezekben a napokban figyelmem Ulisse Longo őrnagy felé fordult, aki légügyi attasé volt madridi nagykövetségünkön s aki már parancsnoka volt Vigna di Valiében a Hidroplánkísérleti Központnak és ott nagyszerűen megállta a helyét. Alighogy Longo őrnagy megtudta, mi-féle helyen kell érvényesítenie szakértelmét és kiváló parancsnoki tulajdonságait amaz idő alatt, míg Maddalena, mint mondtam, máshol volt elfoglalva, lelkesedéssel elfogadta a megbízást és otthagytá madridi állomáshelyét.

Az iskola 1930. január 1-én kezdte meg működését. Én nem mehettem el a megnyitására Orbetellóba. Valle tábornok ment el helyettem, a légiflotta vezérkari főnöke és elvitte a különleges csoportnak férfias köszöntésemet és komoly buzdításomat. Nagy, rendkívüli feladat várt rájuk, méltó arra, hogy egyszer majd feljegyezzék a törté-

nelem évkönyveibe. Tizenkét hónap állt rendelkezésünkre az előkészületekre: nagy erőfeszítést kellett kifejteniök, hogy mindent megtanuljanak és nagy fegyelmet kellett tartanom, hogy kiképezzék magukat. Nem is annyira iskolának, inkább afféle különleges katonai testületnek kellett ennek lennie, amelyben a kiválasztottak lelkét semmiféle okból nem volt szabad eltéríteni az eszményi és erkölcsi előretöréstől a cél felé.

A vezérkari főnök nem csupán úgy beszélt, hanem úgy is cselekedett, ahogy ilyen nagyszerű katonához illik. Csakugyan rögtön arra kért, hogy résztvehessem az expedícióban s én nagy örömmel teljesítettem kívánságát.

Hogyan működött az orbetellői különleges csoport?

Az egész hidroplán-kikötőt magas fal övezi, ami biztosítéka az ideális és önkéntes elzárkózásnak. Rögtön meg egyeztünk abban, hogy a nőtlenek is, a házasemberek is, csak minden két hétben egyszer lépik át ezt a falat. Ezt az egyetlen kimenőt ünnepélyesen «kéthetes vasárnapnak» neveztük el. A tanterv, bátran elmondhatjuk, felölelte mindazoknak az exakt tudományoknak egész skáláját, amelyek az aviatikával összefüggnek: a matematikát, asztronómiát, hajózástant, földrajzot, fizikát stb. Biondi alezredes Simeon professzor támogatásával irányította az elméleti tanulmányokat. Ezekkel összefüggésben volt a gyakorlati iskola, amely abban állt, hogy próbarepüléseket végeztek, felszállásokat nagy terheléssel, repülést zárt kötelékben, teljes terheléssel, nappali és éjjeli repülőgyakorlatokat, felszállást és leszállást nyílt tengeren és viharos tengeren, továbbá gyakorolták a rádiótávirati összeköttetést az egyes gépek között, a parancsadást bizonyos távolságokból és az összeköttetést a hidroplánok és a kísérőhajók között.

Az iskola tökéletesen működött. Maddalena parancsnok, miután elvégezte raid-jeit, átvette az iskola tényleges igazgatását. Ekként az iskola úgyszólván tükörképe volt e tiszt erkölcsi tulajdonságainak, amelyek oly kézzelfoghatók, hogy kiválóságának jellemzése céljából elegendő egyszerűen erre utalni: nem kívánhatott nagyszerűbb és méltóbb elismerést annál, mint amit az orbetellői iskola eredményei

egymagukban is kifejeznek. A lelki sanyargatás és a testi megerőltetés tizenkét hónapja volt ez, a majdnem szerzetesi fegyelem és a szinte misztikus lelkesedés tizenkét hónapja, olyan tizenkét hónap, amelyet csak kivételes temperamentumú emberek tudtak kitartani. Az óceánrepülésre kiválasztott pilóták ilyeneknek bizonyultak.

Június táján megkezdődtek az éjjeli tréningrepülések, zárt kötelékben, a Tirreno-tenger felett. Hosszú és nehéz repüléseket végeztek sötét éjszakában, mikor gyakran olyan viharok korbácsolták a vizet, amilyeneket az ókor óta annyiszor látott Vergilius tengere: kegyetlen fáradalmak, súlyos kockázatok, a zárt kötelék és a repülési fegyelem megtartására vonatkozó problémák merültek fel, amelyek gyakran megoldhatatlanoknak látszottak. De a kimerítő kísérletek úgy folytak le, hogy egyetlen incidens sem zavarta meg az iskola kemény munkáját.

Júliusban megállapítható volt, hogy az előkészület elérte csúcspontját. Nagyon elfogott a vágy, hogy ott tartózkodhassak jövőre repülőbajtársaim között. Látni akartam őket munkában a tenger felett. Már nem értem be a szabad időmben tett rövid látogatásokkal és mások elbeszéléseivel. Látni akartam a rajt repülés közben. Felhasználtam tehát rövid nyári szabadságom idejét, hogy a szabad horizonok és a tiszta levegő utáni leküzdhetetlen vágyódásomat összeegyeztessem azzal a tervvel, hogy eljussak az orbettellói iskolába, minden különösebb feltűnés nélkül. Hányan mentek el ezekben a hónapokban a hidroplánkikötő zárt körzete mellett, a nélkül, hogy gyanították volna, milyen nagyszerű munka van ott készülöben! Még a légi szolgálat tisztjei sem ismerték a tervezett vállalkozás részleteit, kivéve azt a néhányat, akiket hivatali beosztásuknál fogva tájékoztatni kellett ezek felől.

A nyár folyamán néhány külföldi újság szóba hozta a dolgot, de a kormány nyugodtan megcáfolhatta a hírt egy kommunikéval, amelynek rejtélyes szűkszavúsága teljesen jogos volt: kijelentette, hogy nem terveznek semmiféle óceánrepülést a nyárra és az ősze. Igaz is volt, a repülőutat a télre terveztük . .

Felütöttem tehát sátoztáboromat abban a fenyőerdőben, amely a Viareggiótól Forte dei Marmi-ig terjedő Tirreno-tengeri partszakaszon elnyúlik.

Sohasem értek meg még Olaszországban olyasmit, hogy egy miniszter sátrat ver a szabadban a tengerparti fenyők ernyője alatt és szinte primitív életet él a homokparton! Mért nem jött szalonkabátban és cylinderben, nagyképű, fekete-kabátos urak kíséretében, mért nem szállt meg valamelyik nemzetközi szállóban, amelyeket az előkelősködő kiváltságos osztályok, pöffeszkedő hadigazdagok és kacér asszonyok népesítenek be a nyári hónapokban, a svájci vagy olasz szállodások legnagyobb örömeire és hasznára? E helyett most nem volt semmi kíséret, semmi cylinder, semmi fekete bőr-aktatáska, hanem madárdal, gyantaillat és tengerzúgás, néha egy-egy szélroham, amely majdnem felfordította a hagyománytíró miniszter számára felállított három sátozt. (Az egyik a Duce számára készült, aki szeretett volna, de nem tudott eljönni. . .) A szél nem hagyta magát és ismételtén tisztelgő látogatást tett éppen nálam, a légügyi miniszternél.

Alapjában véve ez a sátoros élet mégsem volt olyan vad, mint amilyennek látszott. Ha igaz is, hogy napközben néhány bajtársammal fürdőruhában jártunk és oly egyszerűen étkeztünk, mint a halászok, este rászántuk magunkat, hogy kabátot húzzunk és a megfelelő formák között fogadjuk sátrunkban azt a sok látogatót, akiket az újság ingere odacsalogatott a szomszéd nagy városokból, s akik néha csinos hölgyek kíséretében jöttek; a hölgyek kíváncsisága végül is fölébe kerekedett félénk húzódozásuknak. Itt a sátrak mellett volt egy villa, a «La Versiliana», amelyet rendelkezésemre bocsátottak; én azonban egyetlenegyszer sem voltam benne.

Ez volt az a villa, ahol valamikor Gabriele D'Annunzio az *Alcione-t* írta, amelyben az olasz költészetben addig nem hallott édes ritmusokban énekelte meg az Arno-torkolat halvány, hosszú alkonyatainak varázsát, a tavaszi eső muzsikáját a fenyőkön, a szerelmes kentaur panaszait és Ermione gyönyörű ajkait. Most ez a villa egy híres homeopata orvos

tulajdona, aki rendkívül kedves, művelt és finom ember: Mattoli doktoré, aki mindig bőségesen és gavallérosan ellátott engem gyümölcssel és zamatos borral. Asztalunkat a «La Versiliana» fenyőerdejében sokan látogatták ezekben a napokban: bőven buzgott a fiatalság jókedve és egészséges gúnyolódása, amellyel csípősen fűszereztük azokat a pletykaízű tört énet kéket, amelyek a távoli és közeli nagyvárosok «különösen a luxusfürdők társaságából fülünkbe jutottak; azokon a helyeken nagyon sokat beszéltek a «Versiliana» *campingjéről*. Egy szép napon Pisából jövet megérkezett Bottai és Alfieri bajtárs s megérkezett egy csoport híres olasz drámai színész! Jöttek újságírók, akiket odacsalogatott az a hír, hogy a Versiliana sátorlakói holmi oroszlanos jegesmedvebőrökön arab módon guggolva fogadják a vendégeket. Szóval működött az emberek fantáziája.

Mit törődtem vele? Örültem, csak hadd tóduljanak. Kapóra jött, hogy elterelődött rólam a figyelem. Az igazság az volt, hogy magammal hoztam a Versilianába egy kis hidroplánt és ez a sok jövés-menés pompásan a kezemre járt abban, hogy nyugodtan végezzem nappali és éjjeli tréning-repüléseimet a tenger felett. Pár nap múlva egészen más kiterjedésű vizek és egészen más viharok vártak rám: a kicsinyes kíváncsiság helyet fog majd adni egészen más módon hízelgő megjegyzéseknek. Így egyedül, rövid idő alatt, de alaposan kiképeztem magam s közben szabad óráimat arra használtam, hogy majdnem minden nap elmentem Sarzanába. Ebben a légikikötőben tíz nap alatt háromféle pilótaigazolványt szereztem.

De más gondom is volt, még pedig az orbetellói iskola. A *camping* kezdete óta azt akartam, hogy minél gyakoribbak legyenek a repülések Orbetello és Forte dei Marmi között, de mindig igyekeztem elkerülni minden nagyobb feltűnést.

Határozottan azt akartam, hogy a ráérő emberek ne fecsegenek vállalkozásunkról. Orbetellói barátaim csak ugyan mindjárt az első napokban csoportban megérkeztek; leszálltak a nyílt tengeren és nem sokat törődtek az erős és veszedelmes hullámveréssel. Minden gépen volt gumi-

csónak és a személyzet ezen jött partra, a nélkül, hogy bárkit is zavart volna. Csak az én asztalom szenvedte meg őket, mert ezen a napon negyven személy tarolta le, akiknek igazán félelmetes étvágyuknál talán csak fékezhetetlen jókedvük volt nagyobb. Ez a kirándulás jutalmuk volt ezeknek a csodálatos fiatalembereknek, akik több mint hat hónap óta be voltak zárva az orbetellói iskola falai közé. Sőt, mikor közöttük voltam, ebben a nekem legkedvesebb társaságban, hozzájárultam ahhoz az indítványukhoz, hogy pár nap múlva egy kis lakomát rendezek a tiszteletükre. Mind fiatalok voltak, erősek és egészségesek, valamennyi «kemény gyerek», ahogy katonaszóval mondják. A kéthetes vásárnapok csakugyan sovány kielégülést nyújtottak ezeknek az erőtől duzzadó fiataloknak. Pompás kárpótlás lett volna az előző hónapokban végzett megfeszített munka után, ha egy éjjel elrepülhettek volna ide a *campingbe*, ahol le szállás után egy csomó bájos fürdőző hölgyel táncmulatságot rendeztünk volna. Ezek az «óceányerekek», rajtam és Valle tábornokon kívül, mind szenvedélyes táncosok voltak.

Úgy volt, hogy két nap múlva indulnak repülőgépeiken a kora éjjeli órákban, a rendes zárt kötelékben.

A harmadik éjszakán a hidrolánok felszálltak Orbetellóban Forte dei Marmi felé. Bizonyos, hogy a pilóták szíve vidámabb és könnyebb volt, mint rendszeren: az ég ragyogott, mert a telihold tisztán fénylett a roppant kék kagyló közepében.

De egyszerre csak, alig félóra múlva, dühösen vágató, gomolygó, nehéz fellegek tornyosulnak az égen: a levegő megtelik villamossággal, a tenger fémesre válik, mint az öntött acél és elfehéredik: kis hullámtarajok fodrozzák. A Hold eltűnik, aztán megint felbukkan. Utána csöstül megered az eső, villámok cikáznak a felhők között és irtózatos dördülések ropognak a tengeren.

Mintha kigyulladna az erdő és nyílásain át, amint a villámok belehasítanak a sötétségbe, fel-felvillan a tenger, dagadoz és bömböl. A Versiliana homokpartjára a villámokkal és a zuhogó záporral együtt kimondhatatlan aggodalom

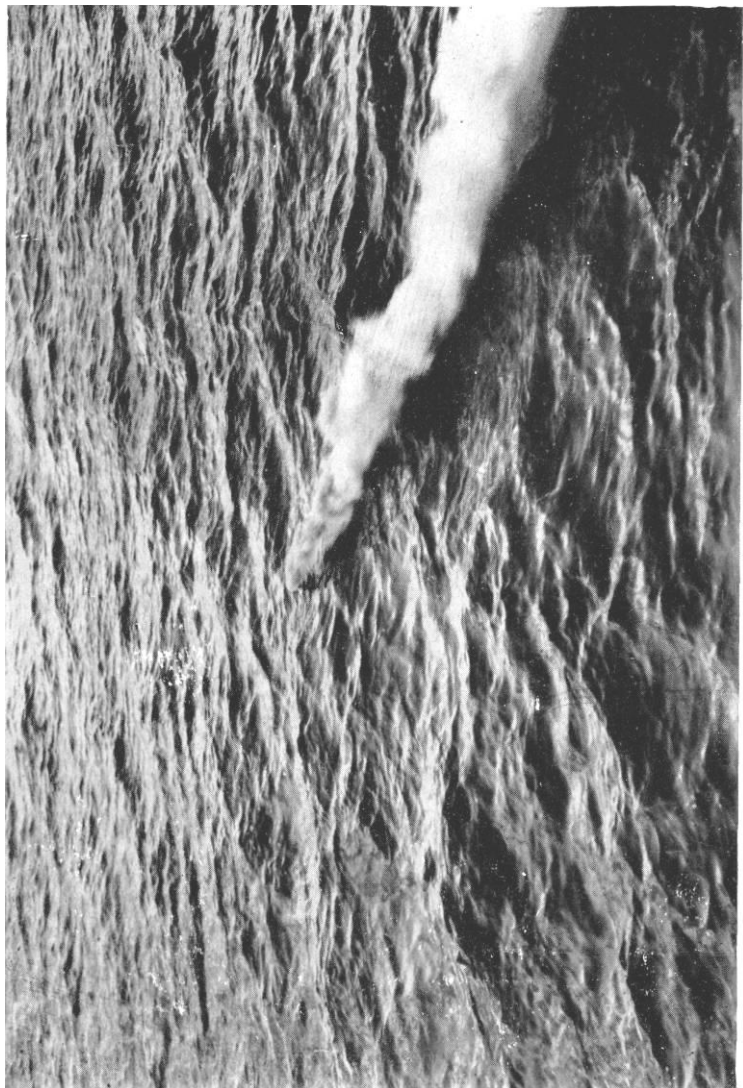
csap le. Tudjuk, hogy a gépek elindultak Orbetellóból: most ég és föld között lebegnek, ebben a pokolban, a korbácsoló szélben és csapkodó esőben. Vájjon jönnek-e? Vagy visszatérnek? Lehetetlen itt a part mellett leszállni. A komor éjszaka lidércnyomása rám nehezedik. Elnézünk messze dél felé. És íme, itt a csoda! Egyszerre csak a villámoktól megszaggatott komor sötétségben, a levegőben tomboló elemek félelmetes dühöngésében pár távoli fény villan. Apró vörös és zöld csillagok, a jelzőlámpák, amelyek ott csillognak minden gép szárnyainak végében. Most valami dübörgés üti meg fülünket, nem a mennydörgés, hanem az egészséges fémszívek szabályos és egyenletes zúgása. Betölti az eget és a földet és zúgásával elnémítja döbbséget és szorongó szívünk remegését! Ők azok! Ők azok! Mint a legenda hősei, felhőkön nyargalva vágtatnak a villámok nyomán, amelyek mintha kezükből pattannának ki, s nyomukban a mennydörgés félelmetes dübörgése. Azzal a szándékkal indultak el, hogy elérjék céljukat és nem mondtak le az útról, mert erősebbek a viharnál. Sőt szorosan egymás mellett repülnek, rettenthetetlenül, mintha valami láthatatlan sín páron haladnának. Röptükben úgy hasítják a levegőt, pontosan és ellenállhatatlanul, mint a gyémánt az üveget. Legyőzzük megindultságunkat és felkapjuk Very-pisztolyainkat, hogy értésükre adjuk, hogy ne szálljanak le. Ők pontosan megértik a jelzést, kört írnak le a tábor felett s aztán mintha semmi sem történt volna, méltóságosan elkanyarodnak a távoli Tino sziget felé, éppen arra, amerre az ég legsötétebb . . . Így indulnak visszafelé épp olyan szabályszerűen, mint ahogy jöttek ... Ez megint újabb aggodalom azok számára, akik ott maradtak a fenyőfák megtépázott koronái alatt.

Mikor másfélóra múlva értesültem, hogy egytől-egyig valamennyien a legnagyobb rendben és teljesen szabályszerűen leszálltak az orbetellói tavon, akkor láttam, hogy milyen eredményeket ért el a hathónapos előkészület, milyen gyümölcsöző volt, mekkora biztosítékot nyújt a vállalkozás sikerére. Csak ezt kívántam.

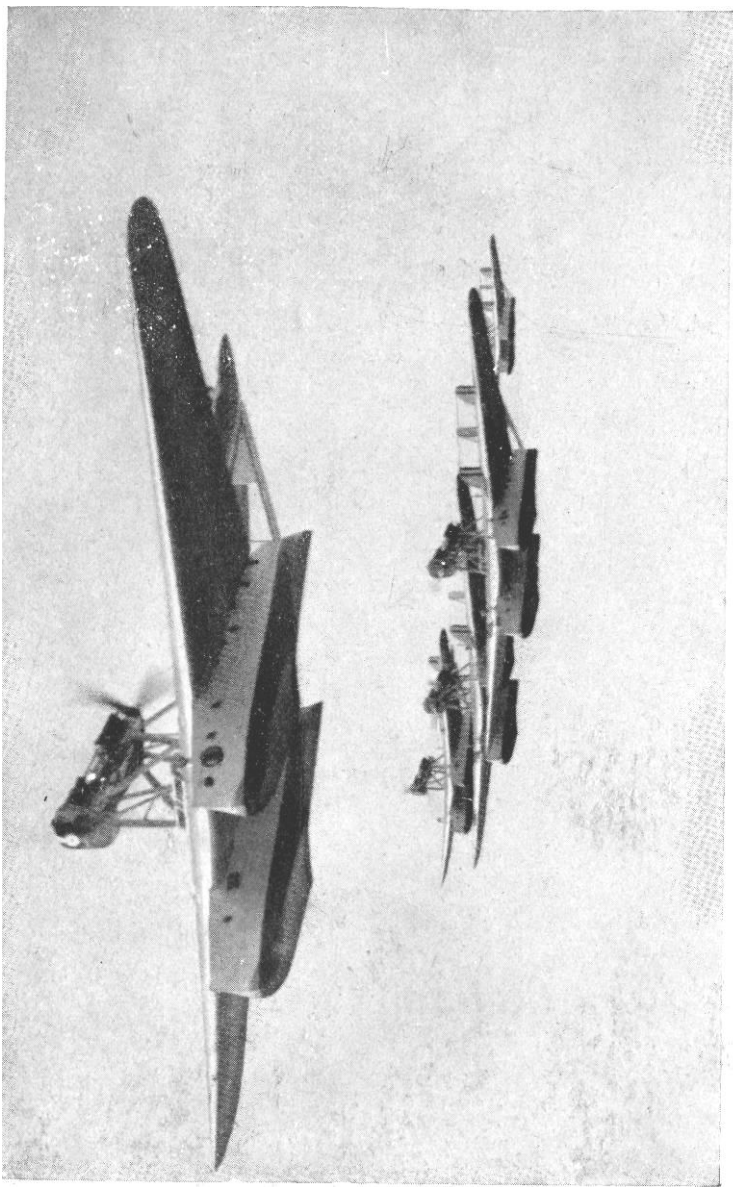
A *campinget*, amelyet sokan magas méltósággal összehírdethetetlen különcködésnek bélyegeztek, három nap



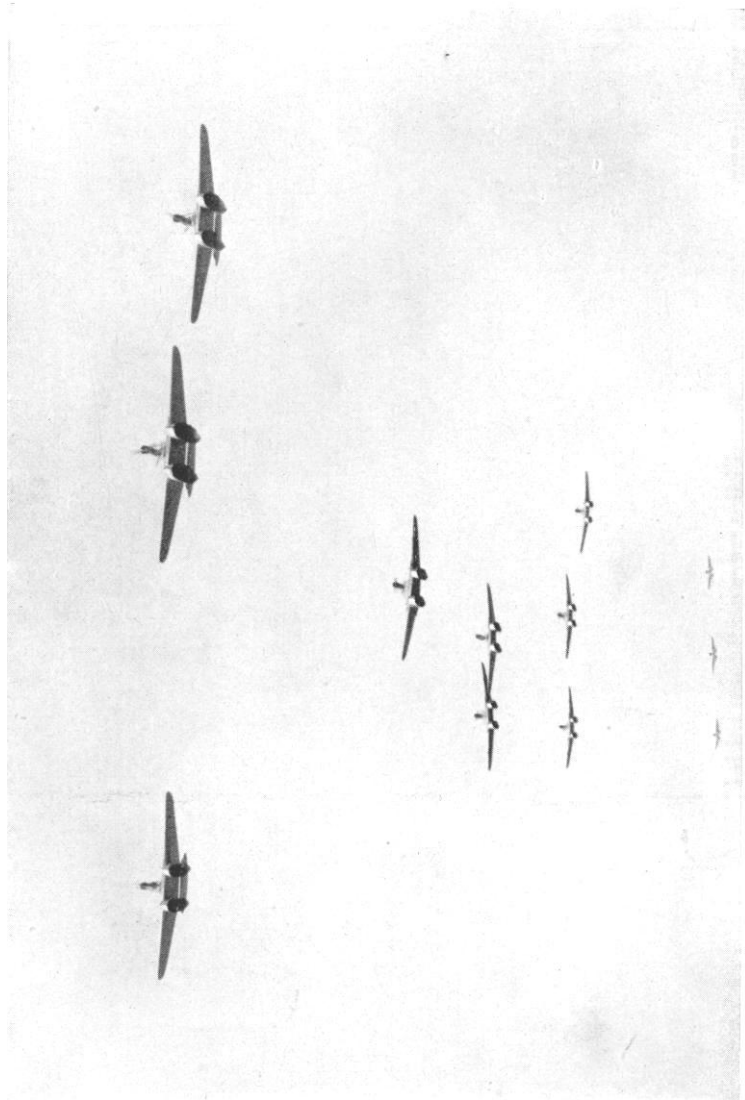
A gumi-mentőcsónak.



A víz színiére bocsátott füstfelhő, a kiténés ellenőrzésére repülés közben.



Óceánrepülőgépek repülés közben.



Az egész csapat zárt kötelékben repül.

múlva pár óra alatt felszedték. Nem történhetik semmi az életben, hogy ne adna alkalmat az embereknek megjegyzésekre. Egyesek helyeselnek, mások kifogásolnak. Mért kímélték volna a mi természetes, egyszerű életmódunkat? Az én *campingem* mégis csak jó volt valamire. Forte dei Marimból abban a reményben utaztam el, hogy jövőre a tengeren vagy a hegyek között megint sátrat verek, ami megint kitűnő alkalom lesz arra, hogy megbotránkoztassam felebarátaimat, akik ellenségei a vászonfalaknak!

Augusztus hó folyamán még *egy* éjjeli tréningrepülést rendeztünk. A különleges csoport mesés holdfényben indult Orbetellóból. De meg volt írva, hogy az óceánrepülést megelőző valamennyi kísérletünk a lehető legkedvezőtlenebb feltételek közt folyjon le. Nem szabad vádolnunk a sorsot, amely megengedte, hogy szembeszálljunk a legsúlyosabb nehézségekkel, a nélkül, hogy bármiféle ember- vagy anyagvesztéséget szenvedtünk volna. A bárak iskolájának szüksége van a harcra. Azon az éjszakán Orbetello és Tripolis között megélték az első gyönyörűséget, hogy ezüstös úton és ragyogó égbolton repülhettek, de aztán pilótáink hamarosan kénytelenek voltak beletörödni abba, hogy megismerkedjenek a legkellemetlenebb felhőzettel. Hat órán át egyfolytában a legteljesebb sötétségben repültek a felhők felett, nem kevesebb, mint ezer méter magasságban.

Mikor a kora hajnal kelet felé felszakította a sötétséget, s lehetővé tette az aviatikusoknak, hogy valamit lássanak, észrevették, hogy Pantelleria sziget fölött repülnek. Még csak *egy* fokot sem tévedtek, több mint hétszáz kilométeres úton, amelyet pusztán a bussola segítségével hajtottak végre, a legteljesebb sötétségben. Mikor megérkeztek Tripolisba, senki sem ment be a városba, csak Valle és Maddalena.

A harmadik tréningrepülés, amelyet szeptemberi holdfényben hajtottunk végre, felülmúlta az előzőket drámaiságával. A tripolisi éjjeli repülőúton nem vehettem részt személyesen, mert kínos láz szegezett ágyhoz. De nem mondtam le az egyéni tréning épületekről. Minisztériumi hivatalos óráim után szerettem titokban távozni és kirohanni a városból azokon a gyönyörű nyári estéken, amelyek a horizont

széléig belevetítik az éjszakába a nappali ragyogás utolsó sugarait, amelyek nem akarnak meghalni s mintha a mennybolt másik vége felől a közlő hajnal hívását várnák. Ostiában szálltam fel és egyenesen neki a bíborló felhőknek! Gyönyörű esti séták! Hová mentünk? Néha a toscanai sziget-tenger felé, néha a nápolyi öböl felé, máskor Sardinia felé. Megtettünk így 400—600 légkilométert s végül éjfél után valahol vacsorához ültünk, farkasétvággal. Cagna kapitány, aki szereti a jót, a repülés utolsó óráiban már sehogy sem tudta titkolni gyomra sóvárgását.

Tehát, mint mondtam, semmiképp sem akartam lemondani a szeptemberi holdfényben tervezett tréningrepülésről.

Valamivel napnyugta után szálltunk fel Ostiában Orbetello felé én és Cagna kapitány és az «óceángyerekek» csoportjával vacsoráztunk, hogy megvárjuk az éjfél Porto Ercolében, Bettino Ricasoli öreg házában. A ház tulajdonosa, bájos toscanai hölgy, meghívta vacsorára az aviatikusokat. Éjfélig maradtunk. De két óraker már az egész csoport felszállt, egyszerre, az Orbetellói-tóról. A Hold ezúttal is tökéletesen játszotta képmutató szerepét, amiért valamikor méltán ostorozta Marinetti barátom. Legártatlanabb mosolyával csábított az indulásra és utunk közepén cserbenhagyott.

Az éjjeli felszállás rendkívül hatásos, mikor egyszerre száll fel kilenc gép, egyik a másik mellett, zárt kötelékben, amelyet repülés közben is meg kell tartaniok. Minden gép farkán van egy kis reflektor, úgy hogy a gép olyan, mint valami roppant szentjánosbogár; jobbról és balról, a gép orra irányában, a szárnyak legszélén, két apró útjelző lámpa van.

Ezúttal először vettem részt zárt kötelékben való repülésben. Hamarosan hozzászoktam a repülésnek ehhez az új formájához is, amelyben egyetlen tájékoztatónk volt a bussola és a többi gépek útjelző lámpái. De nem szabad azt hinni, hogy a dolog túlságosan egyszerű volt számomra, aki pedig életemben már nagyon sok nehéz pillanaton estem át. A levegőben meleg volt. Nem volt egészen természetes ez a meleg, még ezen a nyári éjszakán sem. Szelet szimatoltunk,

előre és oldalt nézelődtünk, olyan arccal, mint aki valami csúnya meglepetésre számít. Csakugyan, még alig haladtunk át a «Bocche di Bonifacio»-n, Sardinia és Corsica között, mikor az ég bezárult előttünk, mint a pokol torka. Elfogott az aggodalom. A szigeteken túl hirtelen pokoli szél csapott ránk.

A gépek elkezdtek átkozottul táncolni. Sűrű felhőréteg borított el bennünket: elnyelte az eget, eltakarta a Holdat, elrejtette szemeink elől a tengert. Szemmel kell tartani a műszereket: nem tudjuk, milyen magasan repülünk. Mégis a szél néha-néha meghasítja a felhőket: és íme, ebben a boszorkánytáncban egyszerre csak feltűnik alattunk egy teherhajó, majd rögtön megint eltűnik; valamivel később egy torpedóvadász; éppúgy táncolnak, mint mi, sőt még jobban; nem tudjuk kivenni, olaszok-e vagy franciák; elképzelhetetlenül furcsa tobogánok módjára nyargalásznak a hullámokon.

Szó ami szó, gyalázatos kétórás repülés ez. De szerencsére az éjszakák még rövidek és végre felkel a Nap a nyílt tengeren, mikor Sardinia és a Baleari szigetek közt repülünk.

Furcsa ez a tengeri hajnalhasadás. Miután áthaladtunk a felhőrétegen, szemben feltűnt a Hold. Vakító fénye miatt nem vettük észre a napkeltét: egyszerre csak ott volt a horizonon. Nem nagy baj. Az idő kiderül. Most hamis, de nagyon hatásos fény vesz körül bennünket: a Napnak még nem sikerült elkergetnie az égről a Holdat és a kettős világításban lehetetlen kiszámítanunk a távolságokat. A Baleárokig nem találkozunk hajóval: azon az úton vagyunk, amely Marseilleből az afrikai gyarmatokba vezet. Körülbelül nyolc mérföldnyire balra elhagyjuk Minorca szigetét. Bejutunk a majorcai öbölbe. Baloldalt kibontakozik alattunk Pollenza elragadó öble, sziklás hegyek koszorújában, ahol 1928-ban, első repülőútunkon leszálltunk hidroplánjainkkal. Aztán látjuk Capo S. Antoniót, ez már a szárazföld. A csatornában a szigetek és a part közt vitorlások és gőzhajók hemzsegnek. Két gyönyörű szkúner dagadó vitorláival olyan, mintha valami régi metszetből vágták volna ki. Oly festőiek, hogy kis kitérést teszek, hogy fölébük kerül-

jek. Végre itt a Mar Menor, a cartagenai-tó. Mint előre megállapítottuk, a gépek most új alakulatban helyezkednek el: vagyis az ékalak helyett párhuzamos két sorban sorakoznak, mindegyikben négy gép libasorban, elől az én gépem, amely pár méterrel előttük halad.

A leszállás a los alcazaresi hidroplánkikötőben fényesen sikerült. Régi ismerőseink, a spanyol tisztek, nagy éljenzéssel fogadnak. Néhány tisztelgő látogatást teszek futtában a cartagenai hatóságoknál. A hidroplánkikötő és a város közötti partszakaszon tikkasztó a hőség. Mintha egy darab Afrika volna. Cartagena tengerészeti kormányzója 1924-ben a spanyol királlyal együtt volt Olaszországban. Akkor még flottaparancsnok is volt. Meleg szívéllyel felújítjuk ismeretségünket. A katonai kormányzónak, aki magas, szürkebajuszos úr, olasz neve van, régi szabású név: Don Procopio Pignatelli. Nyilván nagyon büszke rá mert egyik bókomra ezzel a meghatározással felel: «Ez a név a latinság igazi kifejezője». Az igazság az, hogy ősei olaszok voltak, ő Párizsban született és spanyol állampolgár. Örömmel veszem észre, hogy barátja Olaszországnak. Nem ok nélkül: nagy földbirtoka van Apuliában (ahol azonban sohasem járt), amelynek jövedelmét átértékelt lirában utalják át neki. Furcsán magyarázgatja, hogy hogyan képzei az aviatikusok fiatalóságát:

— Az én korombeli emberek — mondja — már be-
rozsdásodtak és elnehezdedtek: aki repülni akar, annak könnyebbnek kell lennie . . .

Nyilván léghajósoknak nézett bennünket. Különben felkunkorodó, hatalmas sarkantyúival és büszke fejtartásával megtestesült típusa a lovassági tábornoknak. Szép, dekoratív alak. Szeretem Spanyolországot a színeiért és ép-ségben megőrzött jellegzetességeiért.

Ezek a tulajdonságok jellemezték a los alcazaresi hidroplánkikötőben rendezett barátságos estét is. Spanyol barátaink már nem is lehettek volna szívesebbek. Néhányan még messziről is eljöttek. Kár, hogy nem jött velük az olasz ügyvivő, aki San Sebastianból üdvözlő távirattal intézett el bennünket. Boldog ember, aki ilyen szép helyen lehet

ügyvivő! Két évvel ezelőtt Medici del Vascello nagykövet repülőgépen jött elénk. Hát hogyan tenne az ember összehasonlítást? Csakhogy most Medici marchese beteg.

Éjjel visszaindulunk Los Alcazaresből Orbetellóba. A felszállás pillanatában megtudjuk, hogy az egyik gép hengerköpenyéből víz szivárog. Két gépet adunk mellé kísérettel azzal a paranccsal, hogy együtt térjenek vissza, ha a víz tovább is szivárog. Csakugyan pár percnyi repülés után visszatértek Los Alcazaresbe. Most már csak hatan vagyunk és egyenesen neki vágunk az afrikai partnak, Capo Teneznek.

El kell repülnünk Algeria és Tunisz partjai felett egészen Bisertáig, hogy aztán Sardinianak forduljunk. Megint teljes sötétségben repülünk. A felhők egészen alacsonyan járnak. Nagy fáradtsággal tudjuk csak megtartani a zárt köteléket.

A sötétség teljes. Határozottan nem kellemes arra gondolnom, hogy megint viharos éjszakánk lesz. Mégis csak előre kell mennünk és bölcs megadással kell fogadnunk a balsorsot. Egyszerre csak látom, hogy Valle nincs ott a baloldalamon. A rádiótávírász semmit sem tud róla, mert odament a gép kémlelő ablakához őrszemnek: mikor ebben a sötétségben ilyen közel repülünk egymás mellett, könnyen összeütközhetik egyik gép a másikkal. A hajnal az Algeri-öböl fölött ér; megszámolom a mellettem repülő gépeket; a vezérkari főnök gépe hiányzik. A gépem rádiótávírása hiába kér híreket az eltűnt felől. Valle rádiója nem jelentkezik. Monte Moro, a genovai állomás, nem tud semmit, Cartagena nem is felel. Miután nagy aggodalomban várunk félórát és széles köröket írunk le az öböl tükre felett, folytatjuk utunkat a part mentén. Most már tiszta a levegő. Ha nem volna ez az aggodalom, gyönyörű volna a repülés. Most már tökéletesen lehet látni. Míg a parti vizeken kívül maradunk, pompásan látjuk az algeri és tuniszi partot. A Suez-Gibraltár-i úton negyvenkét gőzhajót számlálok. De Valle gépének eltűnése miatt izgalmam óráról-óra nő. Cagliariiban leszállunk: szikratávíratot küldetek még a S. Paolo és a Monte Moro állomásoknak. Egyik sem kapott

hírt, hogy mi sors érte a vezérkari főnököt. Legfurcsább Cartagena viselkedése: hatalmas erejű állomása konokul hallgat.

Irtózatossá délutánt élünk át.

Két órakor parancsot adok, hogy töltsék meg a gépeket és készüljenek valamennyien, mert hat órakor felszállunk, visszamegyünk a megtett úton és nyomozzuk az eltűnt gépet. Már csak félóra hiányzik az indulásig és végre ekkor, fél hatkor, a cartagenai rádióállomás felébred és megtudjuk, hogy egy görög gőzhajó négyórás hánykolódás után felvette bajtársainkat és vontatókötélre vette a gépet. Ez az első hír felvillanyoz bennünket. További részleteket kérünk. Így tudjuk meg, hogy Valle tábornok gépe leszállt a nyílt tengeren, viharban, jó néhány méteres hullámok között, teljes éjjeli sötétségben. A pilóták nagyszerű szakértelemről, az anyag pedig nagyszerű ellenállóképességről tett bizonyosságot. A görög gőzhajó pusztán véletlenségből haladt el a gép mellett, mert nem ez volt az útiránya; véletlenül nem Gibraltárban látta el magát szénnel, hanem Oranban, s ez volt az oka, hogy más úton haladt. Ezen az éjszakán éppen a kapitány vezette a hajót, mert a fedélzeten verekedés volt s a kormányos megsebesült. A kapitány, alig hogy meglátta az olasz hidroplánt, odament hozzá és vontatókötélre vette. Még csak azt kellett megtudnunk, miért jelentkezett olyan későn a cartagenai állomás? Nagyon egyszerű oka volt. A spanyol rádiótávírásszok teljesen kimerültek az előző éjszakán, amikor minket vártak és valamennyien lefeküdtek.

Végre megnyugodtunk és este tíz órakor elindultunk Cagliariából Ostia és Orbetello felé. Két spanyol tiszt volt velünk. A los alcazaresi hidroplánkikötő ezredesparancsnoka sokat akadékoskodott, mielőtt elengedte volna őket. A tisztok, hogy véget vessenek minden vitatkozásnak, szabadságot kértek és beszálltak ... a maguk kockázatára és veszélyére. Ezek a szavak esetleg gazdag drámai jelentést nyerhettek volna a múlt éjjelen, abban a viharban, amelyen átrepültünk. Azonban az utolsó útszakasz nagyon kellemes volt. A spanyolok még a gépvezetéssel is szórakozhattak.

Alattunk a tenger teljesen nyugodt volt. Gyönyörűek voltak a holdfényben a rongyos felhők, amelyeket bársonyos kis mélyedések szaggattak meg, háttérükben a tiszta kék-ség, mint valami túlvilági tájkép. Egy óra tájban a Tiberis torkolatánál voltunk Ostiában. Maddalena röppentyűvel megvilágította a folyó szőke vizét a hidroplánkikötővel szemben és mi Cagnával leszálltunk. A többi óceánrepülő mind tovább ment Orbetellóba, ahová Valle tábornok is megérkezett harmadnapra a Los Alcazaresban maradt három géppel.

Eredmény: ez a tréningrepülés határozottan és véglegesen meggyőzött arról, hogy a személyzet tökéletesen fel van készülve, hogy megállja a nagy próbát. Valószínű volt, hogy az Atlanti-óceánon is akadunk ilyen viharos időre, de nehezen kaphattunk ennél rosszabbat. Hozzáteszem, hogy mindezeket az előkészítő és tréningrepüléseket igen régifajta motorokkal felszerelt régi gépeken hajtottuk végre, és bizony mindegyiknek már jó pár száz órai repülés volt a rovásán. Valószínű, hogy az óceánrepülő út teljesen új felszerelésével nem fog előfordulni olyan incidens, amilyen Valle tábornokkal megesett.

Egész október hónapban állandóan fenntartottam az összeköttetést az orbetellói iskolával. Mikor Maddalenát viszontláttam, teljesen megnyugodtam s meggyőződtem róla, hogy a személyzet egészen pontosan elő van készítve, az anyag pedig pompás. Tehát az indulást ki lehetett tűzni november tizenötödikére. Ez a dátum eltolódhatott pár nappal, de csak «kedvezőtlen» idő esetén.

Indulásra készen áll már az a hatalmas gyorsjáratú hajóraj, amely kísérni fog bennünket. Készen áll az «Aosta» gőzhajó, az a vitorlás, amely benzint visz Natalba, míg a harmadik hajó, az «Alice», az Olasz Légiforgalmi Társaság tulajdona, amelynek az a feladata, hogy előkészítse a bázisokat az afrikai partokon, már csak a parancsot várja az indulásra.

Azonban . . . közbejött egy egészen váratlan *azonban*: a braziliai forradalom.

Port Natalt megszállták a lázadók, míg Rio de Janeiro

még a szövetségi kormány kezében volt. Brazília minden tartományából katasztrofális hírek érkeznek.

Még ennél is rosszabb, hogy a hírek ellentmondók. Visszatartjuk a gőzhajókat, amelyek már készülőkben vannak, hogy nekivágjanak az Atlanti-óceánnak s egy hónappal elhalasztjuk a repülőutat. November tizenötödike helyett, mint alkalmas dátumot, december tizenötödikét választjuk. Abban reménykedtünk, hogy a karácsonyt a hazafelé való úton tölthetjük, pedig bizony a levegőben fogjuk tölteni. (Szerettünk volna karácsony előestéjén Bolamában lenni.) Mindegy: harminc nappal tovább maradunk itthon s ezalatt még néhány főpróbát tartunk és tökéletesítjük a személyzet kiképzését. Remélhetőleg a január hónap is kegyes lesz hozzánk.

HARMADIK FEJEZET.

Emberek és gépek.

A repülőút Orbetellóban fog kezdődni.

Tegyenek velem olvasóim látogatást a sasfészekben, mielőtt a sasfiókok felrepülnek. Mindnyájunknak kitörölhetetlen emlékünk marad ez. Az olaszok talán még most is azt hiszik, hogy a nagy raidek valami többé-kevésbé vakmerő rögtönzés eredményei s hogy Fortuna istenasszony fehér kendővel bekötött szemmel egyetlen keréken repül a diadalmas rajok előtt, mint a mitikus időkben. Nem így van. A kendő már jó ideje lehullt a szeszélyes istennő szeméről és ha az ő jóvoltából vannak is még bizonyos váratlan eshetőségek az emberi vállalkozásokban, ezek az eshetőségek napról-napra szűkebb körre szorulnak. A számbaj övő eshetőségek már az előbbi óceánrepülések alkalmával is jócskán a mi javunkra billentek. Az óceánrepülés alkalmával számításunk még kedvezőbben ütött ki. Hogy erről meggyőződjünk, elegendő futó pillantást vetni a vállalkozás technikai részleteire.

Sietek megnyugtatni olvasóimat. Ennek a fejezetnek olvasása közben nem fognak unatkozni. A tárgy rendkívül érdekelheti még a laikust is. Modern irányú érdeklődésünk az oka, hogy ma már sokkal több szépséget és bájt tudunk felfedezni egy gépben, mint egy görög szoborban. Ebben teljesen egyetértek Marinettivel. Elegendő egyetlen pillantást vetni a *S. 55-re*, akár a levegőben kering, mint fehér kócsag, kiterjesztett szárnyakkal, könnyedén, szinte átlátszón, a nap csókjában, akár a víz színén ring kettős úszótestjén, mint vízimadár, amely éppen most szállt le hosszú útja

után s még félig a levegőben lebeg a repülés remegésében. A szó klasszikus értelmében nincs szebb valami, mint ennek a gépnek a profilja: bordázatának lágyan ívelő vonalai, a fűrge úszótestektől a keskenyedő szárnyakig, hatalmas motorjai, amelyek úgy merednek a magasba, mint a lesben álló sas feje.

Látogassuk meg hát ezeket a gépeket. Mi már régideje ismerjük őket. Ez talán a legnépszerűbb hidroplánja a világnak. A története dicsőséges. Miféle módosításokat eszközöltek rajta most a konstruktőrök? Csupán egészen csekély átalakítást. Az úszótesten a konstruktőrök csak néhány javításra szorítkoztak, hogy a gép könnyebben tudjon felszállni. Az úszótest hátsó része most hegyben végződik, lefelé görbülő sarkantyúban, amelynek az a célja, hogy belevágjon a vízbe, mint az ekevas, míg azelőtt kacsacsőr formájú lapos farkban végződött. Egyéb módosítások arra lesznek jók, hogy jobban el lehessen osztani az üzemanyagot és ellenállóbbá lehessen tenni a gép fenekét, mikor a vízen fut. Az úszótestek sarkantyús végződésének különösen leszállásnál van jelentősége; részben fékül, részben pedig egyensúlyozó eszközüil fog szolgálni.

A motorállványon is végeztek némi apróbb újítást. Teljesen új a parancsnoki kabin elrendezése; ez most valószínűs limousine lett. Egy helyiségből áll, kényelmes, tágas és üvegfalakkal hermetikusan el van zárva, hogy megvédje a pilótákat az időjárás viszontagságai ellen. A precíziós műszerek úgy vannak elhelyezve a szerelékfalon, hogy valamennyi egyszerre látható. A két pilótaülés alacsonyabb és hosszabb lett s így alkalmasak arra, hogy a pilóták felváltva pihenjenek. A parancsnoki kabin teljes elszigeteltsége lehetővé teszi a pilótáknak a dohányzást. Maddalena gépén, aki csak úgy falja a cigarettákat (én majdnem egészen abba hagytam ezt a rossz szokást!), van villanyos öngyújtó és vizes hamutartó. A villany világítási berendezés kényelmes és bőségesen elegendő, hogy a gépen mellette dolgozhassanak; a szerelékfal valamennyi műszerének számlapja fluoreszkáló anyaggal van bevonva és így éjjel állandóan szép kék fényben sugárzik. A szikratávíró-berendezés a bal úszótest

orrában van; a jobb úszótestben fog tartózkodni rendszerint a motorkezelő.

Az üzemanyag tizennégy tartályban van elhelyezve, amelyek mindegyik úszótest közepén vannak beágyazva; hatnak a befogadóképessége egyenkint 630 liter, a többi nyolc egyenkint 205 liter. A teljesen megterhelt gép tehát ötezer négyszázhusz liter üzemanyagot visz magával. Ez az üzemanyag, benzin és benzol, literenkint 0.750 kg-ot nyom; ennél fogva mindent összevéve 4060 kg üzemanyag lesz minden gépen. A tartályok a két úszótest között épített összekötő csővezeték útján közlekednek egymással. Ezen van a gyújtótartály, amelyből a keveréket a motoroktól hajtott négy szivattyú (minden motorhoz kettő) szívja fel. Ez teljesen megnyugtató rendszer az üzemanyagoknak a motorokhoz juttatására és megnyugtató abban is, hogy az üzemanyag szintje a két úszótestben egyforma marad. A különféle tartályok között mindenesetre van annyi hely, amennyi lehetővé teszi a motorkezelőnek az állandó ellenőrzést.

A két motor között a motorállványon van elhelyezve az olajtartály; egy másik olajtartály a szárny belsejében van. Ebből az utóbbiból az olaj kéziszivattyú segítségével jut az előbbibe, amelyből a motorok mechanikai úton szívják fel.

Ámbár az óceánrepülőgépen végrehajtott változtatások nem csekély számúak, a gép általános jellege mégis ugyanaz marad, mint a rendes *S. 55* jelzésű gépeké: a fesztávolság 24 m, a hossz 16 m, magasság 5 m, a legnagyobb szárnymélység 5.10 m, a hordfelület 93 négyzetméter. Ezzel szemben jelentékenyen megnagyobbodott a teljes terhelésű gép súlya, ami körülbelül 10,000 kg. A gép üres súlya, üzemanyag, személyzet és a különféle kiegészítők nélkül körülbelül 5000 kg.

Pár szót a motorról. A motor, mint mondtam, a Fiat-műveknél készült 1927 közepe táján és szerepelt már a Ferrarin-Del Prete raiden és Maddalena rekordrepülésén. A *Fiat A 22 R.* tizenkéthengeres vízihűtéses motor: a hengerek V alakban hatvan fok alatt két sorban vannak elhelyezve. A hengerek furata 135 milliméter, lökete 160 milli-

méter; a hengerek űrtartalma 27.92 liter; a sűrítés aránya 1: 5.5. A motor teljesítménye 560 HP, percenként 1950 motortengelyfordulattal és 1260 légszárnyfordulattal; maximális teljesítménye 600 HP, 2100 motortengelyfordulattal és 1360 légszárnyfordulattal. Ezt az utóbbi tulajdonságát a légszárnyfordulatszámcsökkentő alkalmazásának köszönheti. Ez a fordulatszámcsökkentő egyenes fogú homlokfogaskerekekkel van ellátva és rugalmas, súrlódásos rezgés-csillapító van beépítve. A fordulatszámcsökkentő, mint ismeretes, lehetővé teszi a légszárny fordulatszámának csökkentését a motortengely fordulatszámához képest. Ennek révén a motor maximális teljesítménnyel haladhat a nélkül, hogy károsan befolyásolná a légszárny túltűrése, a légszárny pedig az elhúzó veszélye nélkül fejtheti ki ugyanazt a munkát, amit a normális fordulatszámú légszárny biztosítana, akkor is, amikor a motor teljes erővel működik. A motor és a légszárny fordulatszáma körülbelül úgy viszonylik egymáshoz, mint egy a kettőhöz. Az a körülmény, hogy a légszárnyak kevesebb fordulatszám mellett nagyobb hatásfoka van, lehetővé teszi a motor teljes kiaknázását, különösen indulásnál.

A fordulatszámcsökkentő alkalmazása elengedhetetlen volt, hogy ilyen óriási terhet felemelhesen a gép olyan tengerfelületen, amelyen tudvalevőleg rendkívül nehéz a felszállás. A fordulatszámcsökkentő nem éppen újdonság. Már a háború idején is megvolt. Az angolok már évekkel ezelőtt használták, a franciák pedig 1918 és 1919 óta a Parman-gépeken alkalmazták. A Fraschini-gyár már egy évtizede foglalkozott légszárnyreduktorok gyártásával. Ez nem változtat azon, hogy a reduktor alkalmazása a *Fiat*-motorra rendkívüli gyakorlati jelentőségű mechanikai segéd-eszköz és feljogosít arra, hogy ennek alapján az Atlanti-óceánrepülést új szempontból mérlegeljük.

A motor teljes súlya a légszárnyatengellyel, az indítóberendezéssel és a hozzátartozó szerelékekkel együtt 517 kilogramm. Ez a súly a teljesítőképességhez viszonyítva igazán csekély. Ezt az eredményt az anyag céltudatos és fáradtságos kiválogatásával érték el. A motor forgattyúháza alu-

míniumból van, a hengerek acélból, hegesztett fém vízköpenyekkel és fönt össze vannak kötve a vezérműburkolattal; hengerenkint két szívó és két kipuffogó szelep van, a szelepek fért vannak és minden hengersoron két vezértengely van, egy a szívó és egy a kipuffogó szelepek mozgatására. A dugattyúk alumíniumból vannak, két dugattyúgyűrűvel, amelyek közül az egyik felfelé, a másik pedig lefelé van olajseprőnek kiképezve. A motor forgattyútengelye hét csúszó csapágyban nyugszik. A kenést fogaskerekes szivattyúk végzik: egy a közvetlen kenést, kettő a kenőolaj felfrissítését. Az utánpótlást dugattyús szivattyú szabályozza. A gyújtás kettős és független: két darab *Marelli M. F. 12* mágnessel és minden hengeren két gyertyával. A külső elektromos befolyás, főképpen pedig a gép rádióállomásának igen veszedelmes behatása nem zavarhatja a motor gyújtását, mert a mágnesek is, a kábelek is, teljesen el vannak szigetelve.

A vízhűtést centrifugális szivattyú szabályozza. Az indítás sűrített levegővel, kettős és független gyújtású kis indító mágnessel történik.

Említettem, hogy a gépek lenyűgözőn szépek. Az óceánrepülőgép Fiat-motorja ott fenn a motorállványon, kipuffogó nyílásaival, amelyekből tűznyelvek csapnak ki, kormos kipuffogó csonkjaival, amelyek szakadatlan lüktetésben remegnek, szabályos és hatalmas zúgásával, csakugyan gyönyörű. Csak az, aki tudja, mit jelent a motor a levegő lovagjainak kalandos életében, csak az tudja megérteni azt a szerelmes és büszke pillantást, amellyel az óceánrepülő pilóták a repülőutat megelőző hetekben végigsimogatták motorjukat, gépük ezüstfekete szívét, amely egyenesen dobogott fejük felett a felszállás pillanatában. Valamikor talán így csodálták a legendában magasztalt és a költőktől megénekelte vakmerő lovagok sárgasörényes, gyönyörű paripájukat, amely osztályos társa volt tervezett vállalkozásaik kockázatainak és dicsőségének.

Abe nem avatottak szemében bizonyára csodálat tárgya lett volna a szerelékfal, amelyen ott sorakoztak a precíziós műszerek és a kvadránsok. Mennyi kényes műszer,

az ötletesség és türelem megannyi érzékeny mesterműve! Minden gépen van két fordulatszámoló, két olajfesz mérő és két benzin fesz mérő, négy aerotermometer, kettő az olaj és kettő a hűtővíz hőmérsékletének megállapítására, óra, ezenfelül kronométerek a navigációs számítások céljaira; két vertikális elhajlasmérő, amelyek jelzik a gép eltérését a keresztengelytől, két horizontális elhajlasmérő, amelyek a hosszengelytől való eltérést jelzik; egy benzinszintmérő; egy hajlékony *Bowden*-zsaluállítókar, amellyel növelni vagy csökkenteni lehet a radiátorok hűtőfelületét. Valamennyi műszer a szerelékfalon nyert elhelyezést. De nem csupán ezek voltak ott és nem is ezek voltak a legfontosabbak.

A technikai szervezés alapelve kezdettől fogva az volt, hogy minden gép egy-egy kis hajóegységnek tekintse magát, amelynek az a feladata, hogy a tengerérszabályok szerint navigáljon, nem a vízen, hanem a levegőben és nem hajócsavarral, hanem szárnyaival. Tehát mindarról, ami a tengerészeti és hajózási felszereléshez tartozott, aprólékosan gondoskodtunk. Az óceánrepülő pilótának keze ügyében kellett lennie minden szükséges eszköznek nemcsak arra az esetre, ha a gépnek esetleg a tengeren kell vesztegelnie (rögzítő bója, kötelek, szigonyok, kikötőláncok stb.), hanem elsősorban keze ügyében kellett lenni mindennek, amire szüksége van, hogy a gépet repülés közben az asztronómiai navigálás szabályai szerint vezethesse. Valóban a *S. 55* óceángépek hajózási felszerelése lehetővé teszi a navigálónak, hogy egy kis asztralkán, amely a bal úszótest orrában van elhelyezve, elvégezhesse a navigálással összefüggő valamennyi számítást; ehhez a felszereléshez tartoztak a gépnaplók, szögmérők, teodolitok, kompasszok, parallelák. léptékmérők, kronométerek, végül a sextans és a bussola.

Az Atlanti-óceánrepülés előtt talán még sohasem tulajdonítottak ekkora fontosságot az asztronómiai navigálásnak. Ezúttal a személyzet a tengerészeknél is jobban értett hozzá. Minden gépnek a maga műszereivel kellett szabályoznia az útját és pontosan kellett ismernie a bussola és a sextans helyes használatát. A bussolák, amelyek-

ből minden gépen kettő volt felszerelve, Smith-típusúak voltak. A Smith-féle bussola, azonkívül, hogy külső mágneses behatások ellen érzéketlenítve van, olyan rendszer szerint van felfüggesztve, hogy független a gép minden irányú elhajlásától. A másik műszer, a sextans, mint ismeretes, arra szolgál, hogy megmérjék vele a horizon távolságát egy megfigyelt csillagtól, vagy pedig arra, hogy meghatározza a szöveget, amely alatt a megfigyelő a csillagot és a horizont látja. A szférikus háromszög megmérést pilótáink pár másodperc alatt elvégezheték egy sextans és egy léptékmérő segítségével, amely a Simeon-féle tabellák felhasználásával mechanikusan és végtelenül egyszerűen működött.

De hát mennyi benzinre lesz szüksége egy-egy gépnek? Ezt a kérdést jó néhányszor felvetettük.

Az óceánrepülőút üzemanyagfogyasztása előreláthatólag körülbelül 190 kg volt minden repülőóra, 1800 motortengelyfordulatnál és óránként 165 kilométeres átlagsebességnél. Ennélfogva minden gép 1.160 kg benzint fogyaszt kilométerenként. Ezek az eredmények november vége felé a tökéletes kísérletek alapján immár véglegeseknek voltak tekinthetők.

A kísérleteket Olaszországban folytattuk le, ahol a hőmérséklet úgyszólván állandó és az atmoszféra sűrűsége olyan, hogy könnyen lehetővé teszi a felszállást teljes terheléssel. A gépet, mint mondtam, kipróbálták Bolamában is, úgy hogy számításaink a repülőút előestéjén biztosítékot nyújtottak arra, hogy a gép akciórádusa 3500 km, ami tehát 500 km-rel több a leghosszabb útszakasznál, az Óceán átrepülésénél. Hogy a sebességet szabályozzuk és az útiránytól való eltérést megakadályozzuk, a már leírt műszereket kiegészítettük egy derivométerrel, vagyis olyan műszerrel, amellyel megközelítőleg ki lehet számítani a derivációt, vagyis az útirányból való kitéréseket, amiket légáramlatok és atmoszférái zavarok okoznak. Ezenfelül minden gépen volt két sebességmérő, minden pilóta számára egy-egy. A saját sebesség ismeretével és a kitérés kiszámításával megkaphattuk a gép megközelítőleg reális

sebességét a föld színéhez viszonyítva, vagyis az egy-egy repülőóra alatt megtett kilométerek számát.

Különös gondot fordítottunk a rádióállomásra. Ez alapos tanulmányozás tárgya volt. Az óceángepek rádiója rövid és hosszú hullámra volt berendezve; lehetővé tette rádiótávíratok és telefonbeszélgetések leadását és felvételét, a rádiogoniometriai használaton kívül. Lehetővé tette, hogy a gépek érintkezzenek egymással, összeköttetésbe lépjenek a hadihajókkal, és közvetlen kapcsolatba jussanak a parti bázisokkal. Mindezek a kísérletek 1929 decembere óta folytak, mikor Cagna kapitánynak sikerült Bolamából érintkezésbe jutnia Rómával. A hidroplán rádióállomásának három antenna-rendszere volt: egy fönt, a szárny és a kormányok közt, egy lent, az úszótest alatt és végül egy harmadik a szárnyak között kifeszítve. Minden pilótának speciális rádió-távírási tanfolyamot kellett végeznie; a tizennégy rádiótávírást százötven jelölt közül válogattuk ki s gyakorlatra és vizsgára Orbetellóba küldtük őket.

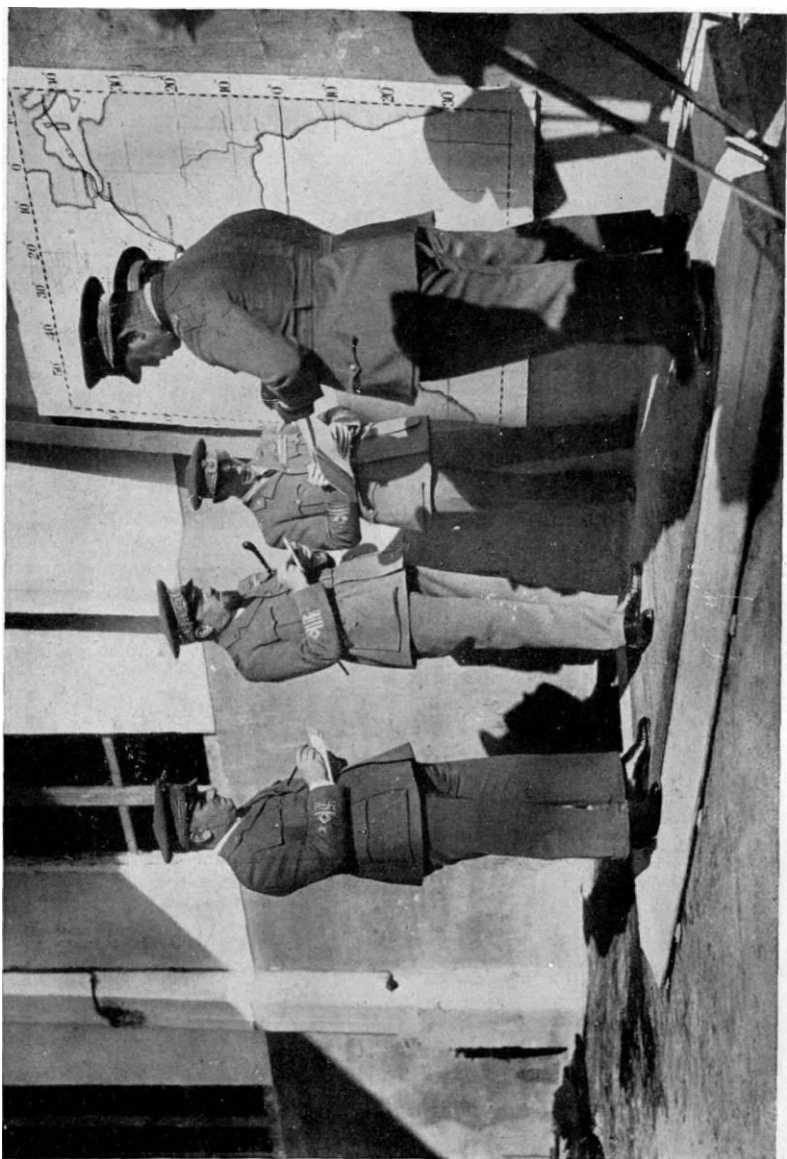
A rádióállomáson kívül minden gépen volt még egy-egy Donath-lámpa, amellyel fényjeleket lehetett leadni éjjelenként egyik gépről a másikra a Morse-ábécé szerint; ennek az volt a célja, hogy csökkentsük a rádiótávíratok és rádiótelefonüzenetek számát. Minden gép rádió útján kapta a parancsokat a maga rajparancsnokától, a hajóktól pedig a légköri viszonyokra vonatkozó tájékoztatásokat, amelyeket aztán az út folyamán ellenőrizni kellett.

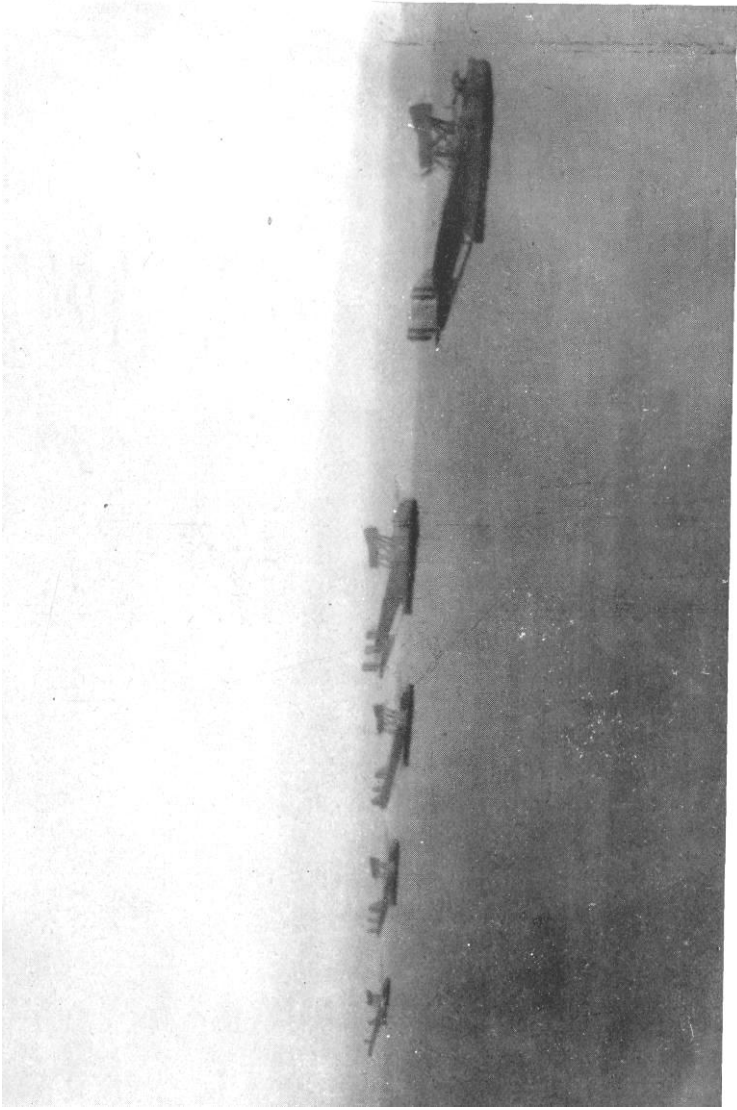
Esetleges éjjeli leszállás céljaira speciális ejtőernyős röppentyűket alkalmaztunk, amelyek a pilóta mellett lévő fogantyú segítségével voltak szabaddá tehetőek. A röppentyű széles fénysávot vet odalent és mivel esés közben elég és veszít súlyából, három és fél percig tud a levegőben maradni a ráalkalmazott ejtőernyő segítségével. Ez lehetővé teszi a gép számára, hogy az óceánrepülés bármely pillanatában úgyszólván napfényben szállhat le.

Az ejtőernyős röppentyűk használata csupán kényszerleszállás esetére volt tervbe véve, mert a bolamai éjjeli felszállást holdfényben akartuk végrehajtani. Orbetellóban a tréning ideje alatt más világítási rendszerrel is kísérletez-



A gépek súlyának megmérése.

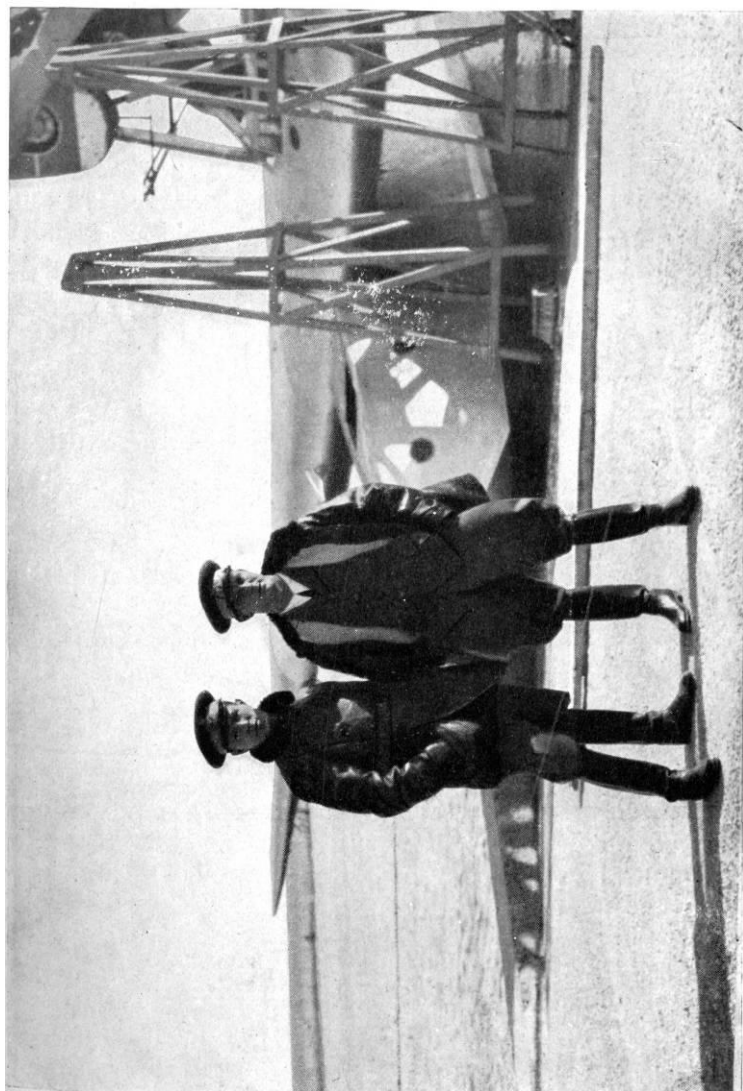




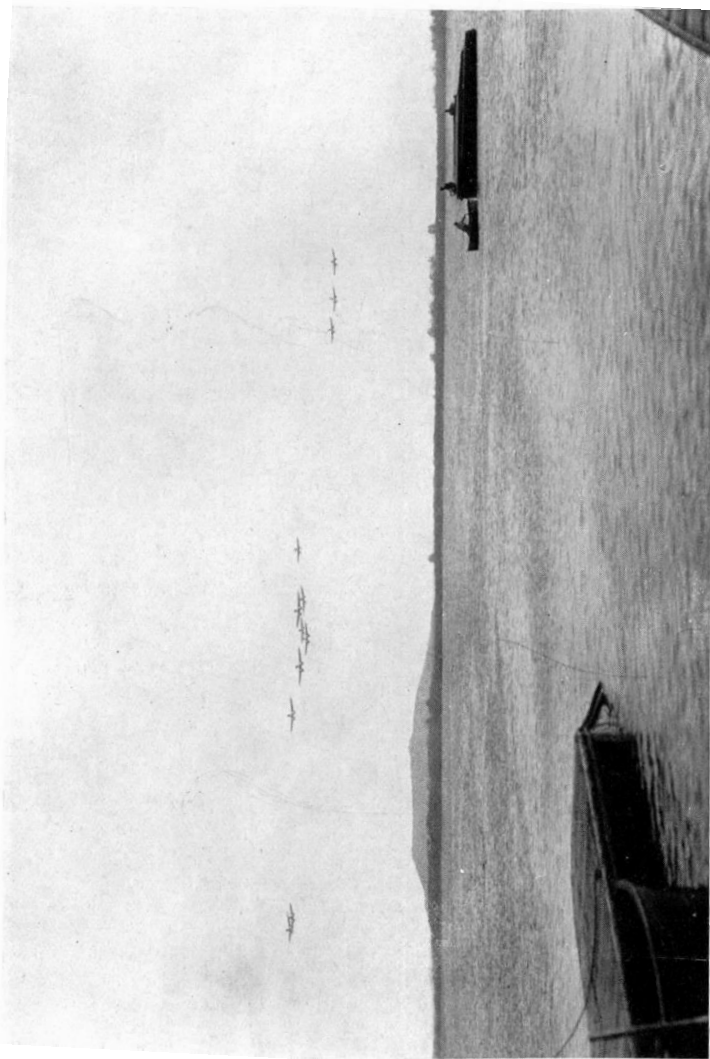
Az indulás reggelén : Alig dereng a hajnal.



Los Alcazares : Zeng a «Giovinezza».



Boer kapitány és Barbicinti főhadnagy Los Alcazaresben.



A csapat zárt kötelékben repül Gibraltar felett.

tünk, vagyis a fényösvénnyel. Éjjeli felszállás vagy leszállás céljaira hosszú sorban sok-sok fehérre festett úszóbója volt elhelyezve a tavn. A víz színén reflektor világította meg a bójasort, pontosan úgy, mint ahogy az automobil reflektorai megvilágítják az út menti fehér kerékvetőket. Ha a gép felszállt vagy leszállt, ott volt előtte a fehéren jelzett, kiszabott útirány.

Itt adom az óceánrepülésre véglegesen kiválasztott személyzet névsorát.

FEKETE RAJ.

«IBALB» jelzésű gép.

ITALO BALBO tábornok, légügyi miniszter, pilóta.

STEFANO CAGNA kapitány, pilóta.

GASTONE VENTURINI főhadnagy, pilóta, rádiókezelő.

GINO CAPPANNINI hadnagy, motorkezelő.

«IVALL» jelzésű gép.

GIUSEPPE VALLE tábornok, pilóta.

ATTILO BISEO kapitány, pilóta.

ANTONIO CARRASCON tiszthelyettes, rádiókezelő.

ERMINIO GADDA őrmester, motorkezelő.

«IMÁDD» jelzésű gép.

UMBERTO MADDALENA alezredes, pilóta.

FAUSTO CECCONI főhadnagy, pilóta.

GIUSEPPE DAMONTE hadnagy, motorkezelő.

CESARE BERNAZZANI őrmester, rádiókezelő.

VÖRÖS RAJ.

«IMARI» jelzésű gép.

GIUSEPPE MARINI kapitány, pilóta.

ALESSANDRO MIGLIA kapitány, pilóta.

SALVATORE BERALDI tiszthely etiles, motorkezelő.

DAVIDE GIULIANI őrmester, rádiókezelő.

«IBAIS» jelzésű gép.

UGO BAISTROCCHI kapitány, pilóta.

LUIGI GALLO főhadnagy, pilóta.

AMEDBO GIROTTO szakaszvezető, motorkezelő.

FRANCESCO FRANCIOLI őrmester, rádiókezelő.

«IRECA» jelzésű gép.

ENEA RECAGNO kapitány, pilóta.

RENATO ABBRIATA főhadnagy, pilóta.

LUIGI FOIS őrmester, motorkezelő.

FRANCESCO MANCINI őrmester, rádiókezelő.

FEHÉR RAJ.

«IAGNE» jelzésű gép.

ALFREDO AGNESI kapitány, pilóta.

SILVIO NAPOLI főhadnagy, pilóta.

OSTILIO GASPARRI őrmester, motorkezelő.

GIUSEPPE VIRGILIO szakaszvezető, rádiókezelő.

«IBOER» jelzésű gép.

LUIGI BOER kapitány, pilóta.

DANILO BARBICINTI főhadnagy, pilóta.

FELICE NENSI őrmester, motorkezelő.

ERCOLE IMBASTARI törzsőrmester, rádiókezelő.

«IDRAG» jelzésű gép.

EMILIO DRAGHELLI kapitány, pilóta.

LEONELLO LEONE főhadnagy, pilóta.

BRUNO BIANCHI törzsőrmester, motorkezelő.

CARLO GIORGELL? szakaszvezető, rádiókezelő.

ZÖLD RAJ.

«ILONG» jelzésű gép.

ULISSE LONGO őrnagy, pilóta.

GUIDO BONINI kapitány, pilóta.

ERNESTO CAMPANELLI főhadnagy, motorkezelő.

MARIO PIFFERI tiszthelyettes, rádiókezelő.

«ICALO» jelzésű gép.

JAOPO CALO-CARDUCCI főhadnagy, pilóta.

IRENEO MORETTI őrmester, pilóta.

AUGUSTO ROMÍN őrmester, motorkezelő.

TITO MASCIOLI szakaszvezető, rádiókezelő.

«IDINI» jelzésű gép.

LETTERIO CANNISTRACCI főhadnagy, pilóta.

ALESSANDRO VERCELLONI főhadnagy, pilóta.

VITTORIO MAUGERI törzsőrmester, motorkezelő.

AUGUSTO SIMONETTI káplár, rádiókezelő.

A négy raj mindegyike más színű volt: az első fekete, mert ez a fasiszta »gagliardetto« színe, a többi fehér, vörös és zöld, az olasz lobogó színei. Minden gép szárnyának felső részén ott volt a rajának színét jelző sáv.

A személyzet összeválogatása alkalmával az első pilótának bizonyos szabadsága volt társa megválasztásában. Az a szempont érvényesült, hogy feltétlenül jó viszonyban legyenek egymással azok az emberek, akiket sorsuk arra választott, hogy ugyanazt a kockázatot vállalják. En a szárnysegédemet, Cagna kapitányt vittem magammal és rádiótávírásnak Venturini főhadnagyot; az elmúlt években mind a ketten az én gépemen repültek át a Földközi-tenger nyugati és keleti részét; rajtuk kívül velem volt még Gino Cappannini hadnagy, motorkezelő, akinek a neve előbbi aviatikai vállalkozásai révén jól ismert Olaszországban.

Valle tábornok ugyancsak aviatikai szárnysegédét, Biseo kapitányt választotta második tesztül. Maddalena parancsnok második pilótának megtartotta Fausto Cecconi

főhadnagyot, aki zártkörű repülési rekordja alkalmával is útitársa volt. Longo őrnagy régi ismerősét, Bonino kapitányt vette maga mellé második pilótának, motorkezelőnek pedig Campanelli főhadnagyot, aki az óceánrepülésben már megérdemelte a veterán nevet.

Szóval úgy akartuk, hogy minden gép négy embere egy test egy lélek legyen. Ez a rendszer biztosította a legnagyobb morális egységet; már pedig én éppen ezt az elemet tartom a siker legfőbb biztosítékának. Úgy volt, hogy a repülőszemélyzetben Orbetellótól Bolamáig szerelő is lesz. Ez nem tette volna meg az óceáni utat, hogy csökkentjük a súlyt, de az afrikai parton, a leghosszabb útszakasz megkezdése előtt még egyszer meg kellett vizsgálnia és rendbe kellett hoznia a gépeket.

A teljes utat Olaszországtól Rio de Janeiróig körülbelül 10,400 kilométerre számítottuk és hét szakaszban terveztük:

Orbetello—Cartagena.....	1200 km
Cartagena—Kenitra	700 «
Kenitra—Villa Cisneros	1600 «
Villa Cisneros—Bolama.....	1500 «
Bolama—Port Natal	3000 «
Port Natal—Bahia	1000 «
Bahia—Rio de Janeiro	1400 «

Még egy fontos megjegyzést. Ez a repülőút tanúságot tett róla, hogy milyen feltétlen és tökéletes jó viszony uralkodik az aviatika és a tengerészet között. Hogy valami betegesen túlzott testületi szellem előzőleg bizonyos feszült viszonyt támasztott a két fegyvernem között, az csak természetes. Az aeronautika sok olyan feladatot sajátított ki, ami századok óta a tengerészetre tartozott; sok embert elvett tőle; végül megvalósította a saját autonómiáját és ekkor kiderült, hogy olyan erő, amely kész nemes és büszke versenyre kelni a tengerészettel. De a mostani nagy vállalkozás előtt, amelyben a nemzet becsülete forgott kockán, a tengerészet habozás nélkül rendelkezésünkre bocsátotta embereit és felszereléseit nemkülönbön nyolc legmodernebb és

leggyorsabb hajóját. Ezek a hajók ma is a bámulatraméltó olasz hajóépítés legtökéletesebb alkotásai; óránként 40 csomó sebességgel tudtak haladni. Mikor november közepe táján kifutottak anyakikötőikből, testvéreink lettek, a sorsunkon virrasztó haza szimbólumai. A hajóraj parancsnoka Bucci tengernagy volt. Egységei, amelyek nagy olasz hajósok neveit viselték, a következők voltak:

Pancaldo, Da Recco, Da Noli, Malocello, Vivaldi, Pesagno, Usodimare, Tarigo.

Október vége felé Giuriatit kinevezték a párt főtitkárának.

Kicsoda Giuriati? Az a katona, az a hazafi, az a fasiszta, akinek mindenki ismeri. Azonban kevesen tudják, hogy milyen aviatikus Giuriati. Repülőszenvedélye úgyszólván egykorú magával az aviatikával. Van egy unokaöccse, volt hadirepülő, aki most az egyik legjobb nevű polgári aeronautikai társaság igazgatója. Mikor Giuriati közmunkügyi miniszter volt, együtt tanulmányoztuk a hidroplánkikötőik ölcázását esetleges légi támadás ellen. A technikusok legjobb módszer gyanánt a füstfejlesztő gázokat ajánlották nekem. En akkoriban még csak kis ideje voltam pilóta. Giuriati velem jött egy kis turistagépen, amely akkor az én harcparipám volt, hogy megfigyeljük, milyen hatásuk van a füstfelhőknek Középolaszország hidroplánkikötőiben. Természetesen a felhők, amelyeket a kémikusok fejlesztettek, hogy eltakarjanak bennünket, csak arra voltak jók, hogy rögtön felismerjük őket. A repülés a füstben, ezen a kezdő pilótától vezetett gépen, más embert talán megijesztett volna, Giuriati azonban rendkívül nyugodtan fogta fel a kalandot. A következő évben erősebb hidroplánon indultunk, hogy meglátogassuk Sardiniaában a tirsói medencét. A sors úgy akarta, hogy ez a repülés is meglehetősen mozgalmas lett. Sőt azt hiszem, ez volt életem legkellemetlenebb légi útja. A Tirreno-tengeren pokoli vihar dühöngött, de a tenger szélséysége semmisség volt ahhoz az orkához képest, amely a sziget nyugati partján fogadott bennünket. Mikor Monte Timidone közelébe értünk (ezt a nevet sokáig nem fogom elfelejteni!), egy légörvény 200 vagy 300 méter magasság-

ból «lefűjt» bennünket, a földtől két-három méternyire. Olyan érzés volt, mintha hirtelen és villámgyorsan valami kútba zuhannánk. Motorom és szárnyaim ellenállása teljesen megtört. Szerencsére pár méternyire a földtől, mikor már azt hittem, hogy végem van, egy másik légáram visszáröpített az életbe. Ezúttal is füstfejlesztő gázokkal dolgoztak odalent s én — nem volt nálam a sziget térképe s csupán tengeri térképpel repültem, amelybe bele vannak rajzolva a partok vonalai — mikor megláttam a mesterséges felhőket, amelyeket a horizonon nagyon jól meg lehet különböztetni a természetes felhőktől, észrevettem, hogy Tirso irányában vagyok. Mondhatom, gyönyörű módja a hidroplánmedencék álcázásának! Ebben a kérdésben nem végződtek be a viták és ki tudja, meddig fognak tartani. Azonban Giuriati szemében és az én szememben ez a kérdés el volt intézve. Pár nap múlva, mikor Giuriatit kinevezték a párt főtitkárának, én pedig éppen betegen feküdtem, meglátogatott és a beszélgetés természetesen rögtön a küszöbön álló óceánrepülésre terelődött. Giuriati kifejezte azt az óhaját, hogy szeretné elvinni a párt üdvözlését azoknak a derék fiataloknak, akik az orbitellói hidroplánkikötőben képzik magukat. Alig hittem a füleimnek. Pár nap múlva reggel nyolckor hidroplánon felszálltunk Monte Argentario felé. Az időjárás nem volt túlságosan jó, de még istenes volt a sardiniai út rossz idejéhez képest. Giuriatit elhelyeztem a bal úszótest orrában, egy nyitott fülkében, amelyet a Duce számára készítettem, mert ő nem szeret zárt kabinban repülni. A repülőút alatt meg is táncoltatott bennünket egy kicsit a fagyos északi szél; élénken emlékszem rá, hogy az arcunkba hasított. Leszálltunk az orbitellói hidroplánkikötőben, amelynek mólóján Valle, Maddalena és Longo fogadott bennünket.

A hangárok előtti nagy térségen együtt voltak az óceánrepülők. Alkalmam volt egyenkint bemutatni őket Giuriatinak. Maddalenát már régen ismerte.

Itt van mindjárt Biondi alezredes, mérnökkari tiszt, az aerotechnika kiváló szakértője, aki lelkes ember és tudatában van felelősségének. Tökéletes ember volna, ha min-

den vállalkozás vagy raid után nem írna túlságosan hosszú jelentéseket. Maddalena rekordja után a szegény légügyi miniszternek, aki mellesleg szólván végtelenül büszke erre a buzgó és pontos tisztre, jó négyszázoldalas gépírásos jelentést terjesztett be a megfelelő grafikonokkal. Giurati nevetett és tovább ment.

Bemutatom neki Longo őrnagyot, aki az óceánrepülés iránti lelkesedésből otthagya Madridot Orbetello kedvéért. Ha valaki úgy kívánja, Longo parancsnok jobban beszél spanyolul, mint akármelyik kasztíliai. Fialat és szimpatikus ember s bár a haja őszül, még legényember. A haja talán attól a túlságosan sok munkától havazódott be, amit spanyolországi hivatala ad neki. . .

Következik egy remek liguriai típus, egy bikaerős genovai, a szenvedélyes tengerész és léghajós, Baldini kapitány. Járt északon a *Marina* 2-vel, amely Amundsent és Guilbaud-t kereste és megkapta érte az aviatikai érdemérmét, Maddalenával (akinek két ilyen kitüntetése van) és Cagnával együtt. Két évvel ezelőtt kirendelték a légügyi minisztériumból a genovai Hidrográfiai Intézethez. Giurati kezét szorít vele és szélesen, barátságosan mosolyog.

Recagno kapitányra kerül a sor. Ez a derék és egészen fiatal pilóta nemrégiben még nem nagyon szeretett engem, mert kétszer is elutasítottam házassági kérvényét. Recagno erre a visszaemlékezésre fülig pirul, de szívből elneveti magát, sőt kijelenti: nagyon boldog, hogy még legényember lehet. Nyilván az orbetellói klimatikus gyógyhely kitűnően alkalmas arra, hogy alaposan kigyógyítsa az embereket apró kis szerelmi szenvedélyeikből.

Ugo Baistrocchi, akit most bemutatok Giuriatinak, unokaöccse a tábornoknak: sovány, hosszú legény, aki elkísérte Gasperinit repülőútján Massauába és ezért a szép vállalkozásáért a *Stella d'Italia* lovagrendjét kapta. Ennek a szalagját a blúzán viseli; a laikusok nem nagyon ismerik ezt a szalagot, úgyhogy a tulajdonosa kénytelen folyton magyarázni, hogy micsoda. Biseo kapitány és Boer kapitány rendkívül derék két aviatikus. Alaposan ismerik a tengeri utakat. Komoly, teljesen megbízható emberek.

Következik Caló-Carducci főhadnagy: neki is megvan az aviatikai ezüst érdemérme. Elmesélem a vállalkozását Giuriatinak. Caló-Carducci, mikor egyszer Tripoliszba repült, ahová Lady Heatet kellett elkísérnie, négy napig vesztegelt a Földközi-tenger közepén enni- és innivaló nélkül. A mi pilótánk négy nap és négy éjjel küzdött, hogy gépét orrával a tengeren tartsa. Es mivel a motorkezelőn az elmebaj tünetei mutatkoztak és öngyilkossággal fenyegetődött, megfogta és a gép fenekén megkötözte és egymaga küzdött tovább mindaddig, míg a dühös szél Afrika partjához nem sodorta, ahol észrevették és megmentették őket.

Megint egy remek típus. Questa főhadnagy kiváló pilóta és mint ilyent dicsértem őt a párt főtitkára előtt; de nem tudom neki megbocsátani a calshoti incidenst. A Schneiderkúpamérkőzés előtti napon valami alkatrészt ki kellett cserélni; telefonáltunk Olaszországba és az alkatrész meg is érkezett egy nap alatt, S. 55 gépen, amely könnyedén átrepülte a Tirreno-tengert, Franciaországot és a La Manche-csatornát. Ezt a gépet Questa főhadnagy vezette. Éppen akkor érkezett Calshotba, mikor a *Supermarine* a levegőben keringett. Az angolok mind felfelé bámultak, nézték a csodagépjüket, de egyszerre faképnél hagyták, hogy az olasz hidroplánra meresszék a szemüket. Ez méltóságosan úszott a hidroplánkikötő fölé. Questa főhadnagy nem is kívánhattott volna válogatottabb közönséget. És mégis, nem tudom miért, igazán szerencsétlenül kötött ki: két métert megugratta a gépét, őszintén szólván, most már hajlandó vagyok megbocsátani neki, ennek a nagy vállalkozásnak az előestéjén, amellyel szemben a calshoti ugrás egészen elhalványul a múlt homályában.

Barbicinti főhadnagyra kerül a sor; mosolygós, gyermekarcú fiatalember, bátran szerepelhetne svájci csokoládé-reklámokon; a hidroplánállomáson «kisasszonynak» hívják s egyhangúan kapta azt a megbízást, hogy valahányszor vendégek érkeznek, ő szolgálja fel a teát. Mindazonáltal az ifjú Ganymedes, ha rákerül a sor, tud igazi sasfiók lenni, hiszen már igazán kalandos utakat tett meg a tenger és a szárazföld felett. De jaj, lesben áll a végzet. ..

Gallo, Barbicinti, Bonino, Cagna és Biseo a Vigna di Valiéri hidroplán-állomás arszlánjai. Gallo nemrégiben feleségül vett egy szép amerikai hölgyet; gyönyörű gyereke van s ezelőtt még pár hónappal sohasem lehetett látni egyedül sétálni; most megint legényember lett; a repülés szenvedélye erre is, egyébre is ráviszi az embert! Elmesélek Giuriatinak egy kis epizódot az orbetellói iskolából; az «Óceángyerekek» kolostori elzárkózottságának első hónapjában az egyik tiszt felesége folyton ostromolt telefonon, hogy engedélyt kapjon férje meglátogatására, aki úgy mint a többiek, belenyugodott a «kéthetes vasárnapok» rendszerébe. Mikor látta a derék hölgy, hogy minden kísérletezése hiábavaló, felhívta telefonon a vezérkari főnököt: engedje meg, hogy a férje legalább egy órát tölthessen vele . . . Ekkor a következő telefonbeszélgetés fejlődött ki köztük:

— Mi a neve a kedves férjének?

— X. Y.

— Melyik rajban van?

— Az orbetellói iskolában.

— Sajnálom, asszonyom, de az óceánrepülő-csoport pilótái mind nőtlenek!

A beszélgetés hirtelen megszakadt. Mit gondolhatott a szegény asszony? Nyilván azt, hogy a férje eltitkolta feljebbvalói előtt a házasságát. Csakugyan másnap levelet kaptam, amelyben kérve-kért engem, a minisztert: higyjem el neki, hogy X. Y. tiszt az ő törvényes férje és ennek bizonyosságául bélyeges papíron becsatolta a szabályszerű házasságlevelet.

Giuriati elnevette magát, mire valamennyien harsogó kacagásban törtek ki. Most Fausto Ceconi főhadnagy következett, akit úgy emlegettek, mint az iskola legkiválóbb tagját. Az ilyen jelző néha mosolyra indítja az embert, de Ceconi nemcsak méltósággal, hanem bizonyos természetességgel is viseli ezt a jelzót: testileg, lelkileg egészséges, erős fiú. Casertában első volt az évfolyamában. Ezért választották Maddalena kísérőjéül a rekordrepülés alkalmával. Maddalena megerősítette az önbizalmát és most a saját gépén viszi az Óceánra. Ceconi élő bizonyítéka annak az

elméletemnek, hogy az aviatikusok nem lehetnek többé-kevésbé túlzó sportemberek, sem pedig többé-kevésbé ügyes légisoffőrök, hanem csak művelt és komoly emberek; vakmerőség intelligencia nélkül inkább hátrány, mint előny a légi hadseregben.

Bemutatom Giuriatinak Magdalo Ambrosino kapitányt. Sápadt, sovány fiatalember. A szemei szúrósak, mint a tű. Volt a légiszolgálatban egy igen fiatal öccse is, aki éppúgy mint ő, szenvedélyesen lelkesedett a repülésért. Azonban a felső Tirreno-tengeren egy szerencsétlenségben halálát lelte, olyan okok miatt, amelyeket senkinek sem sikerült teljesen tisztáznia. Meglehet, hogy hirtelen rosszullét miatt. Biztatom is a fiatal Ambrosinót, aki egyik legjobb pilótánk, hogy edzze magát. Íme, mondom, ennek a fiatal embernek az Atlanti-óceán rideg és sós levegője bizonyosan jót fog tenni. Sajnos, a sors felőle is egészen másként határozott. . .

Venturini főhadnagy, akit utána bemutatok, már jó ideje igen megbízható rádiókezelőm.

Valóban egyik legtapasztaltabb ismerője a szikratávíratkozás minden titkának. Földim és néha-néha alkalmam van pár szót váltani vele szülőföldem fürge táj szólásában, amely annyira alkalmas a szelíd és gondúzó gúnyolódásra.

Damonte hadnagy és Capannini hadnagy az óceánrepülés alkalmával végzik tisztí kinevezésük óta első szolgálatukat. Mind a kettő kitűnő motorkezelő, sőt mondhatnám, Cappannini már évek óta híres arról, hogy tövéről-hegyére tökéletesen ismeri a repülőgépmotorokat. Érdemei közt szerepel egy világméretű repülőút, amely legalább 10 évvel megelőzte a mienket, vagyis a Róma—Tokiói raid, amelyet Ferrarin gépén tett meg, továbbá legújabban egy másik nagy repülés Francis Lombardi gépén. A majdnem hasonló nevű Campanelli hadnagy De Pinedo parancsnok motorkezelője volt a Róma—ausztráliai raiden, amelynek sikerében nagy része volt Campanellinek, ámbár a sors különös szeszélyéből a neve homályban maradt. Giuriati sorra kezdet szorít az «óceángyerekekkel». Ezek jól mulatnak barátságos csipkelődéseimen.

Itt a kitüntetettek arisztokráciája között vagyunk, egy-

szerű emberek körében, akiknek a humora éppoly egészséges, mint az izmaik, a jellemük pedig nyílt, mint a tenyerük. Giuriati fáradhatatlanul barátkozik velük. Marini kapitány, a dicsőséges kupagyőztes, Miglia kapitány, a gömbölyű és igen kiváló Agnesi, Draghelli, Donadelli, De Bono gyarmatügyi miniszter pilótája, aki ismeri a sivatag minden zegét-zugát, Abriata főhadnagy, Teucci főhadnagy, Napoli főhadnagy, Leoni főhadnagy, Ratti főhadnagy és mind a többiek díszkíséretként csatlakoznak a párt főtitkárához, akinek az az érzése, hogy háborús bajtársai között van és legszebb fiatalságának egy óráját éli át. Ezt meg is mondja nekem, továbbá Bucci tengernagynak, a bennünket Amerikába kísérő hajóraj parancsnokának, továbbá Pierazzi képviselőnek, aki velünk van a hidroplánállomáson, mint a marenmai föld képviselője. Mi is csak ezt akartuk, Giuriati pedig boldog. Megtekintjük vele együtt az egész hidroplán-állomást: azt a termet, ahol a léghajózási órákat tartották, s ahol a falakon ott vannak a nagy asztronómiai térképek, a rádiótávíróiskolát, ahol minden tiszt előtt billentyűzet van a padra szerelve, a földrajzi tantermet, ahol külön-külön nagy asztalokon vannak elhelyezve a repülőút különböző állomásainak domborművű képei; egyszerű, komoly termek, ez illik e kötelességtudó emberek iskolájának stílusához.

A tisztekkel együtt felemlegetem Giuriati előtt a tanulás és a tréning óráit, amik a hidroplán-állomás kolostori magányosságában folytak le.

Hogy megváltozott pár év óta a hidroplán-kikötők élete!

Felemlegetjük az első hivatalos látogatásokat Orbetellóban, a régmúlt időkben: mennyi cilinder, mennyi díszruha! A feketeruhás és méltóságteljes hivatalos személyek már sehogysem illenek bele ebbe a környezetbe, amely egészen más stílust követel!

Az iskola életének apró eseményei között van egy, amelyet érdemes elmondani Giuriatinak. Igen mulatságos.

Longo parancsnok, mikor a múlt augusztusban végzett földközítengeri tréningrepülés alkalmával Cartagenából visszatért Orbetellóba, felvett a gépére egy spanyol tisztet.

Már elbeszéltem ennek a repülőútnak veszedelmes viszonyosságait. Egyebek közt Longo parancsnok egyszer csak észrevette a tengeren két francia torpedóvadászt, s egy kis cédulára írt valamit, hogy felhívja rájuk vendége figyelmét.

Nos, megtörtént, hogy a spanyol számára írt cédula bennmaradt a noteszében, nem tépte ki. Október b évában, az egyik utolsó éjjeli repülés alatt, Longo parancsnok észrevette, hogy a felszállás alkalmával egyik motorjának a porlasztója tüzet fogott. A gyújtás visszavágott a porlasztóba és ennek veszedelmes következményei lehettek volna, ha Longo parancsnoknak nem lett volna azonnal annyi lélekjelenléte, hogy rögtön elzárta a benzint és elszigetelte a tartályokat. Mindazonáltal haladéktalanul le kellett szállni és minthogy a repülés éjjel folyt és csak úgy lehetett leszállni, ha meggyújtják a reflektorokat, Longo írásos parancsot adott a gép rádiókezelőjének, hogy közvetítse a hidroplán-kikötő rádióállomásának: *Le kell szállnom — a gépen tűz van — gyújtsátok meg a reflektorokat.* De mi történt? Longo parancsnok sietségében nem az orbetellői hidroplán-állomásnak szánt lapot tépte ki noteszéből, hanem egy másik lapot és hirtelenében ezt az írást adta oda a rádiókezelőnek:

«*Attention: la France nous regarded* (Vigyázz: Franciaország szeme rajtunk!)

Három hónappal ezelőtt írta ezt a mondatot a spanyol tisztnek.

A rádiókezelő elolvasta és nem értette: integetett a parancsnoknak, aki idegességében dühösen visszaintegetett neki, hogy azonnal adja le az üzenetet. A rádiókezelő természetesen engedelmeskedett: *Attention . . . la France nous regarde . . . attention . . .*

A gép némi bolyongás után baj nélkül leszállt az orbetellői tavon. Biondi ezredes, akinek kézbesítették a rádióüzenetet, törte a fejét, hogy kihámozza a szavak értelmét. Longo dühösen szállt ki a gépből és egyenesen a rádiótávíró-hivatalba ment. Berobbant a szolgálatvezető kabinjába és ráordított: «Vegye tudomásul, hogy lecsukatom. Mért nem adta át haladéktalanul a rádiótávíratomat? Kénytelen voltam sötétben leszállni, mikor tűz volt a gépen!» Erre meg-

mutatták neki a rádióüzenete szövegét. A parancsnok most megértette a félreértést és megmagyarázta a rejtélyt. Ez az epizód jó néhány héten át elevenen tartotta a hidroplán-állomás jókedvét, annál inkább, mert hiszen lehetetlen volt eltitkolni. A furcsa üzenetet Maddalena parancsnok is felfogta, aki szintén a levegőben volt s egyszerűen azt hitte, hogy Longo őrnagy megbolondult s ezért azonnal parancsot adott az egész hidropláncsoportnak a leszállásra.

Gi'ariatival átmegyünk a tisztí kaszinóba, amely két teremből áll. Az egyik az ebédlő, a másik a társalgó, amelynek büszkesége a rádiókészülék.

Az étkezés igen kedélyes hangulatban folyik le és mikor a végén felállók, hogy *alalá-val* köszöntsem a párt főtitkárát, a tisztek, akik azonnal rendkívül élénk szimpátiát éreztek iránta, megtoldják ezt az *alalá-t* a maguk harci kiáltásával, ezzel a bizonyosan goliard eredetű furcsa hangvegyülékkel, amelyről az óceánrepülő csoport aviatikusai rögtön megismerik egymást: «*Ir or, ir or, ir or, za-za, bum.*»

Étkezés után elmegyünk az egyik cirkálóra, amely még Santo Stefano mellett horgonyoz. A tenger irtózatos. Griuriati és én megállapítjuk, hogy a hadihajók meglátogatásának legjobb módszere az, ha aeroplánon fölénk repülünk. De most már benne vagyunk a táncban és kénytelen-kelletlen táncolunk. Legnehezebb megközelíteni a hajó oldalát, hogy feljussunk a fedélzetre. Griuriatit még csak megvédték valahogy magasszárú csizmái, de azért csuronvizesen mászunk fel nagynehezen a létrán és megérkezünk a fedélzeten felsorakozott tisztek közé. Ez a roppant hajó, mint a többi hét is, amelyek az Óceánon kísérni fognak bennünket, teljesen gyors járatra van berendezve; a testének úgyszólván háromnegyed részét a gépek foglalják el. Az óriási nyersolajmotorokon azonnal látja az ember, hogy ekkora gyorsaság még nem volt a tengeren. Ha hozzávesszük az ágyúkat, a megfelelő muníciót és a hajó készleteit, édes-kevés hely marad a tisztek és matrózok számára, akik összesen körülbelül kétszázan vannak. A szép hajó alakja keskeny és hosszúkás. Fémlemez-burkolata olyan színű, mint a tenger: halvány gyöngyházszürke, aminek annakidején a hajó szédületes

gyorsasága mellett nagy része lesz abban, hogy elrejtse az ellenség szemei elől.

Miután nagy ügyel-bajjal megint beszálltunk motorcsónakunkba, visszatértünk Orbetellóba és innen a fagyosan csapkodó északi szélben még egyszer berepültük a reggel megtett utat, Róma felé.

NEGYEDIK FEJEZET.

A hősi vállalkozás előestéjén.

A szelíd őszi napok gyors iramban rohantak.

Közeledett már az indulás napja, amelyet december tizenötödikére tűztünk ki. November vége felé megnyílt a képviselőház. Majdnem ugyanebben az időben a miniszter elnök — már csak azért is, hogy elnémítsa a külföldi újságokban megjelent zagyva híreket — a *Stefani-ügynökség* útján pársoros kommunikét adott ki, amelyben először jelentette be a világnak hivatalosan az óceánrepülést.

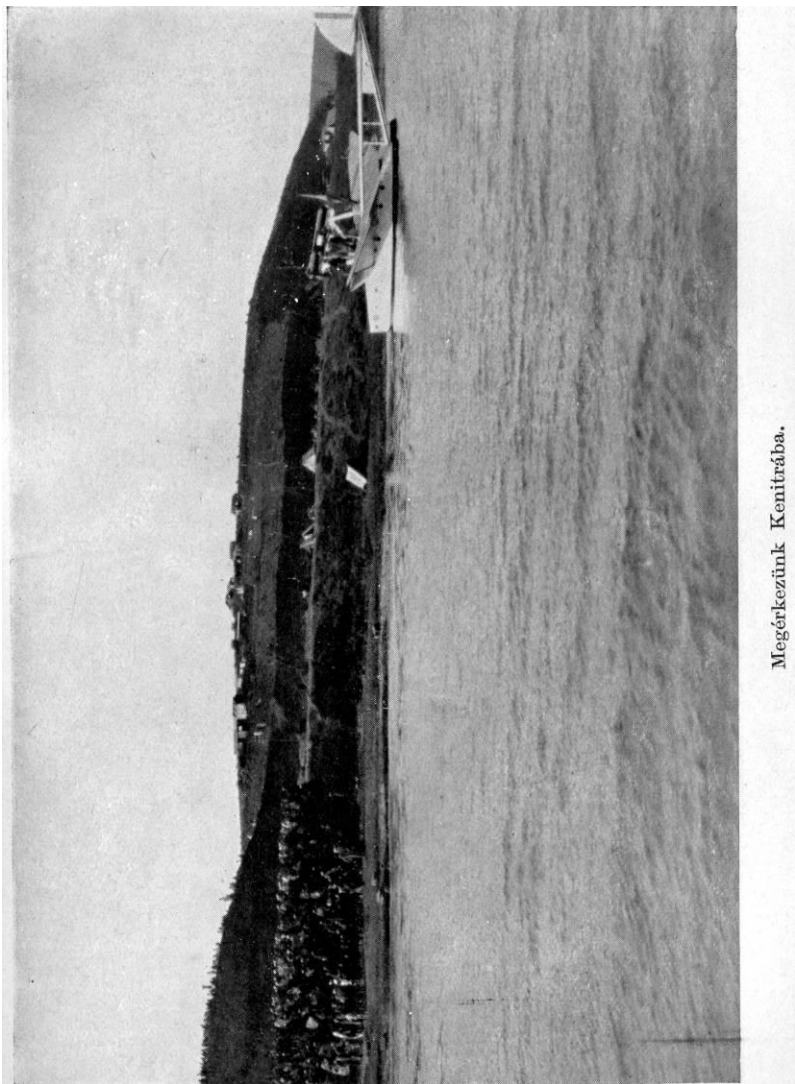
«Az olasz királyi légiszolgálat december hóra tervbe vette az Olaszország-Brazíliai óceánrepülést, négy hidroplánrajjal, mindegyik rajban három géppel.»

A kommuniké szűkszavú volt, sőt tacitusi, de elég volt arra, hogy csöstül jöjjenek a lelkes és jókívánságokkal teli táviratok; elég volt arra is, hogy felkeltse barátaim aggodalmait, akik látták, hogy most már visszavonhatatlanul összeforrtam az óceánrepülés sorsával. Mindig akad, aki elegendő alpnak tartja a barátja iránti szeretetét a józan erkölcsprédikációkra. Volt a képviselőházban olyan, aki kereken megmondta, hogy nem szabad mennem; sőt akadtak barátaim, akik egyenesen azzal fenyegettek meg, hogy megkérik a miniszterelnököt, tartson vissza Olaszországban. Megértettem és igyekeztem tréfásan felelgetni. A legbüszkébb, de egyúttal legszótlanabb ellensége ennek a nagyszerű és szép vállalkozásnak határozottan a feleségem volt. Nehéz leírni, milyen érzelmek töltik el az embert a családi körben, mikor útra indul, ahonnan talán nincs visszatérés.

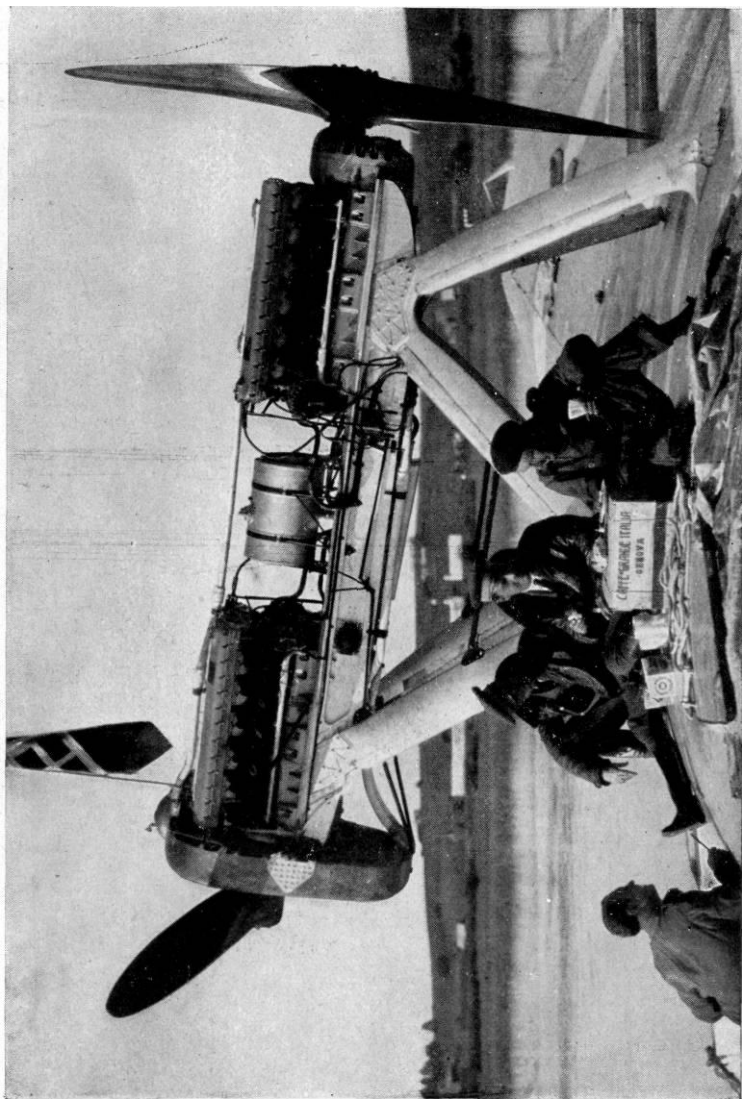
Csak az tudja ezt, aki már érezte, örökre emlékembe vésődtek bizonyos váratlan elhallgatások, bizonyos hirtelen témaváltoztatások. Néha rajtakaptam magam, hogy hosszasan eljátszogatok kislányaimmal. Tudat alatti időtöltés volt ez, amit a hirtelen szívemre zuhanó szomorúság sugallt. De nem volt szabad elárulnom a gyönyörű eszmét, hisz úgy zengett a lelkemben, mint a sors 'hívó szava, amely talán soha többé nem ismétlődik meg. Nem volt szabad elárulnom önmagamat. És ilyenkor újra kezdtem hosszú tréning-repüléseimet. Én mindig azon a nézetem voltam és leszek, amit egyszer Rómában az újvilág egyik legkitűnőbb aviatikusa, Williams sorhajóhadnagy így fejezett ki előttem: aki vezére az aviatikának, annak mindig az élre kell állnia, sohasem szabad hátra maradnia; kezében kell tartania annak a fonálnak a végét, amellyel maga után húzza a többi pilótákat, még a legbátrabbakat is; úgy húzni a fonalat, hogy magunk egy helyben állunk, lehetetlen. A fonal meglazul. Én is igyekeztem mindig így cselekedni: személyesen helytállni és példát adni. Azt hiszem, nincs is egyéb érdemem ebben a vállalkozásban. De ez nekem elég.

Legelsőnek november közepe táján öt olasz újságíró indult, ők voltak az előfutárok. És talán nem is volt jobban hozzáillő közlekedési eszköz ehhez a szerepükhöz, mint az a motoros vitorlás, amelyre Genovában behajóztak. A&Atlanti-óceán átrepülése hidrolánokon a mérnöki zsenialitás legutolsó diadalát jelenti: a vitorlás kétségtelenül legrégibb példája ennek a zsenialitásnak. Mi tizennyolc óra alatt negyvennyolc embert vittünk át az Atlanti-óceán egyik partjáról a másikra: az öt újságírónak ehhez több mint ötszáz órára volna szüksége. A programban tehát nem egy költői ösztönzés is volt és volt benne bizonyos jellegzetesség, bizonyos történelmi ellentét, ami mintha éppen arra való lett volna, hogy megcsiklandozza kissé a mai újságírás lelkes csavargóinak a fantáziáját.

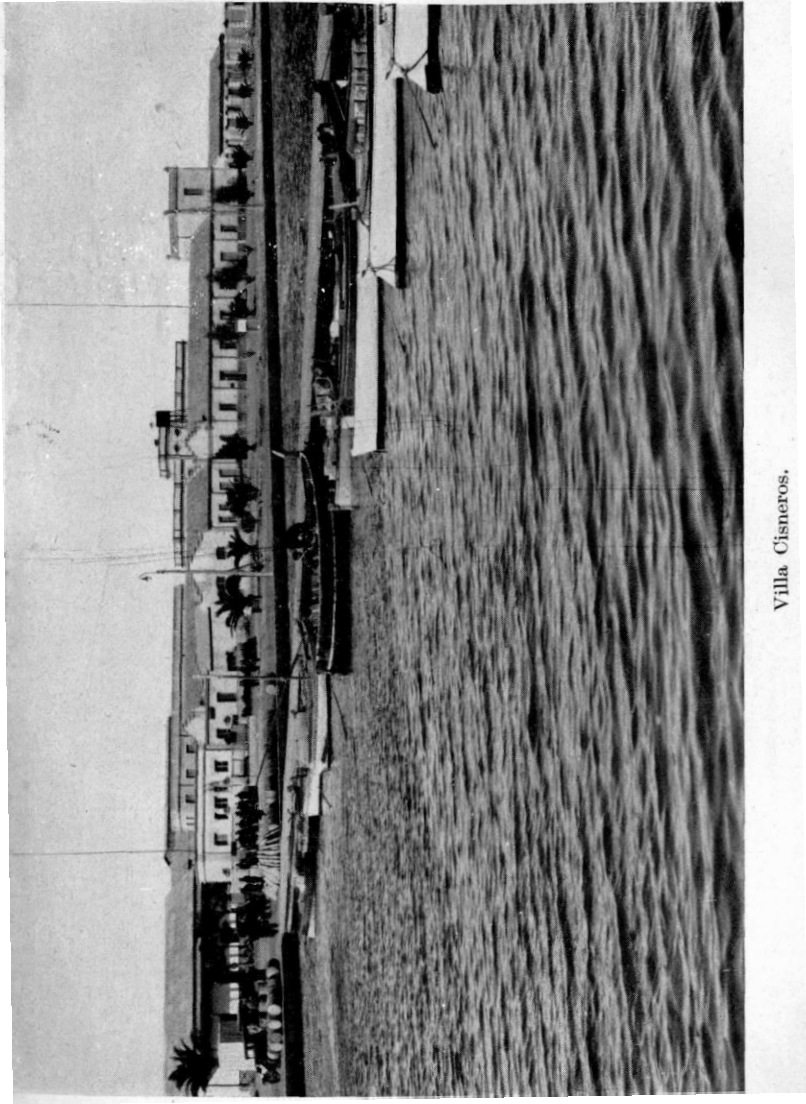
Tulajdonképpen ez egyúttal alkalmas eszköz volt arra is, hogy takarékoskodjunk a költségekkel. A legszigorúbb takarékoság szempontja szent volt előttünk attól a naptól fogva, amikor a repülőút terve felmerült, egészen az utolsó



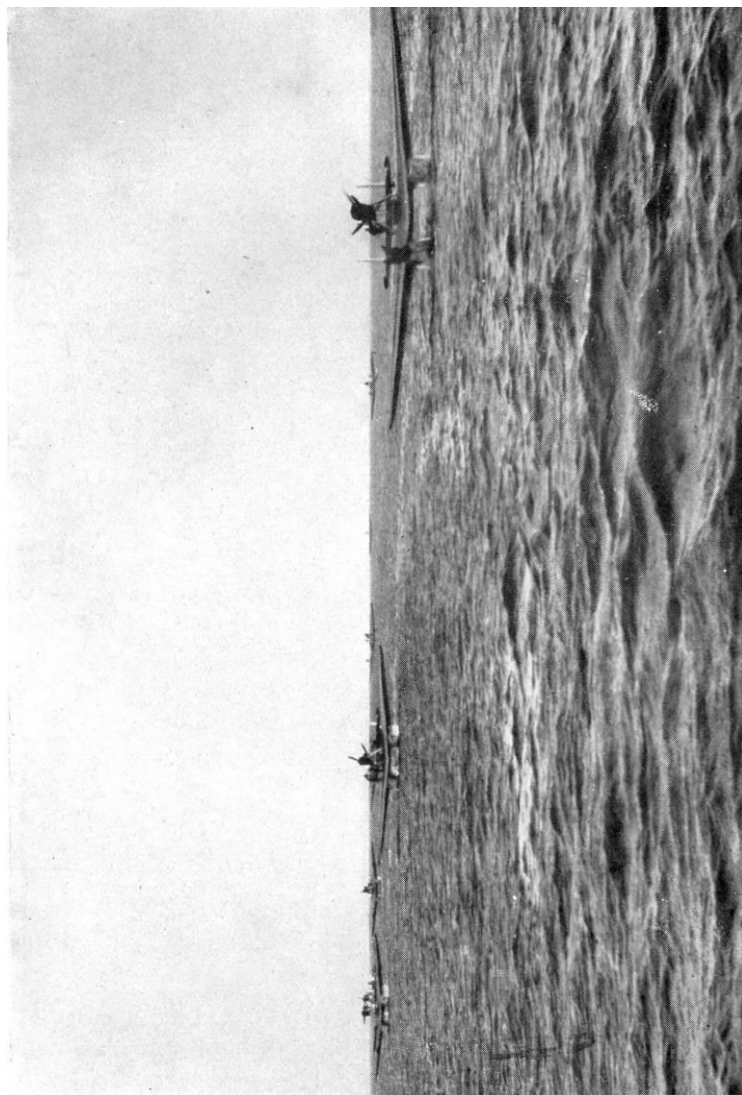
Megérkezünk Kenitrába.



Ebéd a gép szárnyán.



Villa Cisneros.



A repülőgépek Villa Cisneros vizein.

napig, amikor az út véget ért. Az Amerikába utazás drága multság. Az olasz újságírók örömmel kaptak az alkalmon és felhasználták az «*Aosta*» vitorlást, amely Port Natalba indult, miután előbb sorra járta a többi európai és afrikai bázisokat, hogy mindenütt lerakja az utánpótláshoz szükséges benzint. Már az elindulás előtt kifejezték előttem örömiüket.

— Önök valóban a hajó urai lesznek, mert semmiféle más utas nem száll fel az «*Aosta-ra*, ... A kapitány nem engedi meg s különben, ha megengedné, akkor sem tudná hová tenni az újonnan jötteket: úgy fognak tehát átkelni, mint valami amerikai milliárdos. A milliárdosok gyakran szeretnek hosszú tengeri utazásokat tenni vitorlás cuttereiken. Azonban vigyázat: a vitorlásra nincsenek kabinok, függőágyakban kell aludni; nincsenek éttermek és két külön csoportban kell majd étkezniök, hármával, mint az étkezőkocsikban; és mindenkifelett nincsenek dohányzótermek, mert a hajó egyetlen helyisége a rakodóúr, amelyben néhány ezer kanna üzemanyag van felhalmozva . . . Kárpótlásul meg fogják látogatni a repülőút minden kikötőjét. Szép földrajzi ismeretekre fognak szert tenni: azonban (itt is van egy *azonban*) az önök hajója, amely tele van gyúlékony anyaggal, nem mehet közel a rakodópartokhoz és kénytelen lesz nyílt tengeren horgonyt vetni, jó néhány kilométernyire a többi hajóktól. Szerencsés utazást kívánok, igyekezzenek idejében megérkezni. Két hónapjuk van erre és nem lehetetlen, hogy az egyenlítő vidékén esetleg abszolút szélcsendes zónába jutnak; ebben az esetben nem tudnak többet megtenni vitorlával, mint legfeljebb napi három kilométert! De ott van a kiségitő motor és ezzel napi öt csomót is megtehetnek!

Mivel tudtam, hogy legjobban fáj nekik a szigorú dohányzási tilalom, tetéztem szívtelenségemet és üdvözlő távirajukra így feleltem:

«Ne csüggedjenek: ha úgy esik, hogy hidroplánommal a hajójuk fölé kerülök, ledobok majd egy csomag cigarettát . . .»

De ezek a derék fiúk még egyszer bizonyrágot tettek

spártai rettenthetlenségükről és könnyű szívvel indultak útnak.

Valamennyien veteránjai voltak az előző repülőút aknák: Michele Intaglietta, a *Gazzetta del Popolo* munkatársa, Ernesto Quadroni, a *Stampa* munkatársa, Mario Massai, a *Corriere della Sera* munkatársa, Luigi Freddi, a *Popolo d'Italia* munkatársa, Adone Nosari, a *Giomale d'Italia* munkatársa.

Két héttel az indulás előtt Scorza képviselő a párt ifjú fasisztái nevében ajándékba fekete ingeket küldött az egész személyzetnek. Ez a gesztus az ideális fasiszta felavatását akarta jelképezni azoknak a rettenthetetlen férfiakkal, akik az Óceán átrepülésére indulnak.

Az az egyhónapos késedelem, amelyet a brazilai forradalom okozott, arra volt jó, hogy elvégezzük az utolsó simításokat a gépeken; az aviatikusok az ő tolvajnyelvükön úgy hívják ezt, hogy «*toiletet csinál*» a hidrolán; arra volt jó, hogy általános vizsgálatnak vetették alá a gép minden alkatrészét, csővezetékét és fogantyúját, amit minden raid előestéjén el szoktak végezni.

Egyebek közt sűrűbb bitumennel kenték be az úszótesteket és a bitument gondosan és aprólékosan elsimították villanyos vasalóval, hogy hozzá ne férhessen a hajógerinchez az a milliárdnyi apró rovar, ami ott hemzseg a bolamai vizekben, mert ezek hihetetlen erővel tudnak belefűrödni a fába.

Ezenfelül elhatároztuk, hogy a repülőútra kiválogatott egész személyzet felszállási próbát végez teljes terheléssel a tavon. Ezt elsőnek Maddalena hajtotta végre Ceconival A próba fényesen sikerült és az iskolaparancsnok húsz óra hosszat maradt a levegőben: ennyi idő kellett éppen az Atlanti-óceán átrepüléséhez. Másodiknak Baldini kapitány személyzete volt kirendelve a próbafelszállásra; mellette Ambrosino kapitány volt a második pilóta. Nekik 27-én kellett felszállniuk.

Ezen a reggelen nekem őfelségéhez kellett mennem a királyi jóváhagyás végett. Ott is voltam, még pedig tíz perccel korábban. Ezúttal először talákoztam a királlyal,

mióta visszatért San Rossoreből. Bevezettek Őfelségéhez. A király azonnal az óceánrepülés iránt érdeklődött:

— Mikor indulnak? — kérdezte szokott kedvességével.

— December tizenötödikén indulunk.

— Valóban csodálatraméltó dolog ez és én tudom, hogy a legapróbb részletekig mindent gondosan előkészítettek. Biztosra veszem, hogy ez a vállalkozás becsületére válik hazánknak.

— Felség, mint mindig, most is hiánytalanul teljesíteni fogjuk kötelességünket. Embereink a helyzet magaslatán vannak.

— Ennek igazán örülök és minden jót kívánok önnek és a derék repülőknak.

A király arca sugárzott. Bizonyosan éppily ragyogó volt az én arcom is.

Visszasiettem a minisztériumba, ahol lázas munkanap várt rám. Alig hogy odaértem, eléim jött kabinetfőnököm, Tedeschini ezredes, megnyúlt és sötét arccal.

— Szerencsétlenség történt. . .

— Csak nem Orbetellóban ... — feleltem aggódva, de sajnós, már sejtettem a választát.

— De igen, kegyelmes uram, Orbetellóban . . .

És mivel azonnal látta, hogy elsápadtam, sietve hozzátette:

— De nem halt meg senki. . .

Ez a hír egyelőre megnyugtatót. Izgatottan kértem további híreket.

Így tudtam meg, hogy a felszállási próba alatt, amelyet teljes terheléssel, 4800 kg üzemanyaggal kellett végrehajtani, Baldini kapitány személyzetével szabályszerűen felszállt, nyolc óra harminc perckor, az említett nap reggelén. A szél miatt nem tudta a tengernek venni útját, hanem a dombok felé indult, amelyek dél felől határolják a hidrolánállomást. Tedeschini ezredes első közléséből csak annyit tudtam meg, hogy a gép, mikor a dombok közé egy völgymélyedésbe ért, annyira leereszkedett, hogy súrolta a földet; a zökkenéstől kigyulladt a benzin és a személyzet minden tagja megsebesült. Úgy látszik, hogy Baldini kapitány és a motorkezelő

állapota nem volt súlyos; Ambrosino kapitány a szemein sebesült meg; a rádiótávírász állapota adott okot a legnagyobb aggodalomra. Valle tábornok, a vezérkar főnöke, már elrepült Orbetellóba egy szemésszel és most további részleteket vártunk. Azonnal felhívtam telefonon az orbetellói hidrolánállomást és rögtön sikerült magával Valle tábornokkal beszélnem, aki lényegileg megerősítette az eddig kapott híreket és hozzátette, hogy a rádiótávírász életbenmaradásához már nincs semmi remény.

Délben Kómába érkezett Cagna kapitány és mint szemtanú, elmondta a szerencsétlenség lefolyását. Megtudtam, hogy pár perccel a felszállás után a tisztok, akik együtt voltak a hidrolánkikötő partján, hogy végignézzék a próbát, a dombokon túl roppant lángokat láttak felcsapni. Azonnal odasiettek, minden rendelkezésükre álló segítőeszközzel. A füstölgő roppant máglya látványa első pillanatban megdöbbsentette őket, mert lehetetlennek látszott, hogy bárki is megmeneküljön a tűzből. Azonban Baldini kapitány összeégett arccal és vérző kezekkel a maga lábán jött velük szembe a vasúti síneken és Zoboli tiszthelyettes, a motorkezelő, maga feküdt bele a betegszállító autóba, amivel tökéletes önuralmáról tett tanúságot. Súlyosabbnak mutatkozott Ambrosino kapitány állapota, akinek az arca a szörnyű égési sebek miatt már felismerhetetlen volt. Azután néhány paraszt segítségével kihúzták a rádiótávírást az egyik lánghoz álló úszótestből. A rádiótávírász Stemperini törzsőrmester volt; a szerencsétlenségben ő járt a legrosszabbul, mert beszorult az izzó törmelék közé. A többiek viszont messzire kirepültek, abban a pillanatban, mikor a gép földet ért, felborult és kigyulladt.

Baldini kapitány, akit megvédett vastag bőrkabátja, és akinek kapóra jött roppant testi ereje, maga oltotta el a lángokat, amelyek elborították, úgyhogy meghempergett a földön a bozótban. Ambrosino kapitány is ugyanezt cselekedte, azonban szerencsétlenségére az a terület, ahol meghempergett, már maga is egészen át volt itatva gyúlékony anyaggal.

A szegény Stemperini rádiótávírász, ámbár nyomorú-

ságos állapotban volt, az egész idő alatt, míg a szerencsétlenség színhelyéről a hidroplánállomásra átszállították, egyebet sem tett, mint hangosan kiáltozta, hogy rendületlenül bízik az olasz Szárnyban. Sőt még abban a pillanatban is, amikor hordágyon bevitték a hidroplánállomásra, volt annyi ereje, hogy felkönyökölt és elkialtotta magát: «Tudom, hogy meg kell halnom, Éljen Olaszország! Éljen a fasizmus! Éljen az aviatika!»

Telefonáltam Bastianelli professzornak, a világhírű sebésznek, aki maga is igen kiváló és bátor aviatikus. Tudtam, hogy rögtön eleget tesz hívó szavamnak. Egy évvel ezelőtt lerepült Rómából egyenesen Bengaziba, hogy megoperáljon egy szerencsétlenül járt aviatikust. Telefonon röviden elmondtam az orbetellói szerencsétlenséget és ő azonnal hajlandó volt velem jönni egy S. 59. jelzésű gépen, amely a kora délutáni órákban már ott repült a Tirreno-tenger felett.

Megérkeztünk az orbetellói hidroplánállomásra, ahol hálás meghatottsággal fogadott Maddalena parancsnok, a tisztjei élén. Sajnos, Stemperini őrmester már meghalt. Meglátogattuk a sebesülteket, akiket gondosan ápoltak a városi kórházban. Mindjárt megpillantottuk Baldini kapitányt. Ennek a derék férfinak a lezuhanás pillanata óta csak egyetlen gondolata volt és megindultságtól elcsukló hangon egyre csak ezt hajtogatta: megsebesült bajtársaira gondolt és arra, hogy már lehetetlen részt vennie az óceánrepülésben. A súlyosan sebesült Ambrosino kapitány is rögtön ezt mondta nagy keserűséggel a feleségének, aki odasietett hozzá a kórházba: «Maria, befellegzett az óceánrepülésnek!»

Mialatt Bastianelli professzor a sebeiket vizsgálta, én gyengéden vigasztaltam a két tisztet és igyekeztem könnyíteni kínos szorongásukon, ami elhatalmasodott rajtuk.

Zoboli tiszthelyettes motorkezelő, ez a negyvenegy éves, őszhajú férfi ugyancsak nagy lelkierőről tett tanúságot. «Én bizony — mondta nekem — egészen bátran részt vehetek az óceánrepülésben . . .»

Megadtuk a végtisztességet a halottnak, a hősiesség e ragyogó mintaképeinek, akít másnap hazavisznek majd,

hogy örök nyugalomra helyezték szülőföldjének, Umbriának zöldellő szelíd halmai között.

Rövid beszédet intéztem a tisztetekhez. A szerencsétlenség fájdalmat okozott nekik, de nem rendítette meg őket hitükben és akaratukban, hogy mindenáron sikert arassanak.

Öt nap múlva az orbetellói sasfőkok fészkeben újra feldobbant előkészítő munkájuk lázas ritmusa; keserves-könnyes megszakítást csak a feledhetetlen Magdalo Ambrosino kapitány haláltusája okozott; a kapitány a haza nevével ajkán november harmincadikán délben halt meg és bajtársai a zordon Maremma földjében, San Vincenzo falu temetőjében helyezték örök nyugalomra, szemben a sugárzó Tirreno -tengerrel.

December nyolcadikán délelőtt elbúcsúztam a Dúcétól. Az íróasztalánál ült a Palazzo Veneziaában, a Mantegna-teremben, amely megtévesztő perspektívájával olyan, mint valami oszlopos nagy tér, ahonnan messzire ellát az ember ... A Duce szeme elkapja a látogatót, aki a terem túlsó végén belép és míg áthalad a hosszú termen, hipnotizálja foszforeszkáló pillantásával. Beszámoltam a Dúcénak, hogy mennyire haladtunk előkészületünkkel: *«Készen vagyunk.»* Elmondtam neki azt is, hogy másnap átköltözöm Orbetellóba, hogy a várakozás utolsó napjait repülőbajtársaimmal töltsöm. A búcsúzás nagyon megható volt.

— Tizenöt esztendeje melletted vagyok. Az életem majdnem úgy folyt, mint a tied, az 1914. évi interventista mozgalom csatározásaitól kezdve egészen a háborúig, a forradalomig és kormányzásod kilenc éve alatt is. Mielőtt elindulunk erre az útra, amelyről talán nincs visszatérés, megmondhatom neked, hogy bármilyen sors vár is rám, a lelkem nyugodt és a lelkiismeretem tiszta, mert tudom, hogy mindig megtettem kötelességemet.

A Duce ezt felelte rá:

— Erre magam is tanú vagyok. Biztosra veszem, hogy minden jól fog menni és hogy nagy diadallal térsz vissza.

Ezt mondtam rá:

— A vállalkozás nehezebb, mint az ember gondolná.

— Nem, nem. Csak indulj nyugodtan.

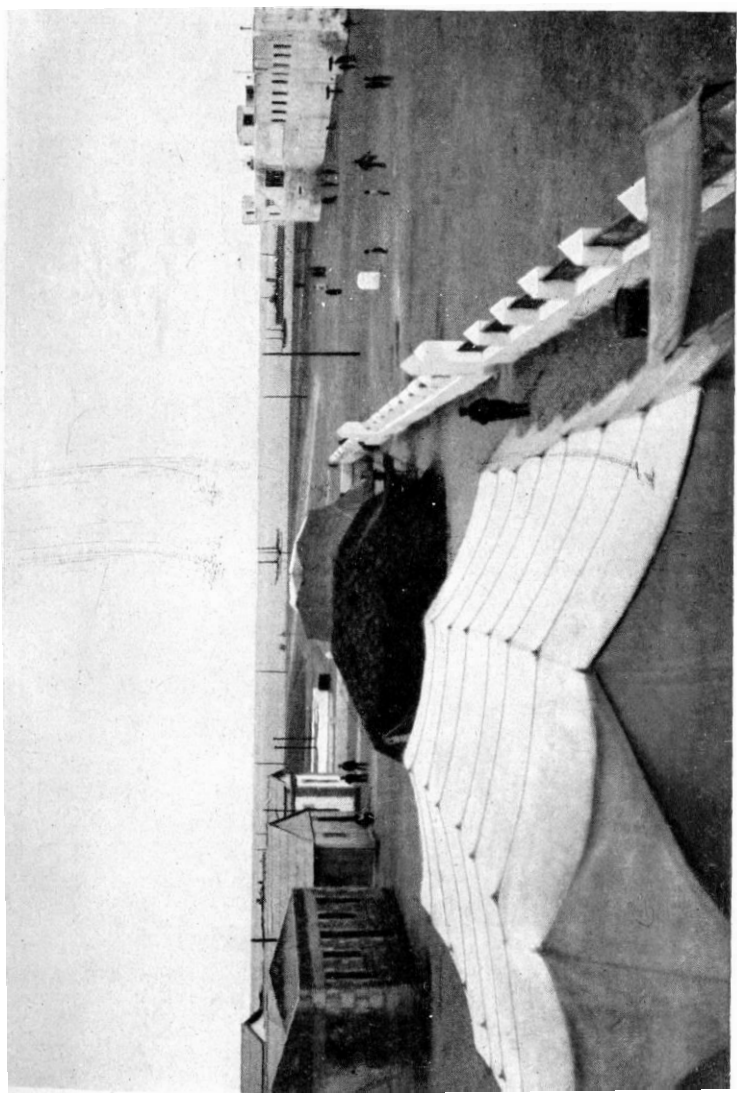
Meleg szeretettel megölelt. Jókívánságaiban férfias határozottság zengett és ez felülkerekedett bensőséges meghatottságán, bár nem nyomta el egészen. Számomra ez volt a repülőút egyik legbensőségesebb pillanata.

Másnap reggel Orbetellóban voltam, az egész hetet ott töltöttem s egészen az út végleges előkészítésének szenteltem magam. Távolról úgy tűnik, mintha már minden készen volna; de az indulás előestéjén úgy látja az ember, hogy még semmi sem történt. Újra alaposan áttanulmányoztuk az útirányt, ellenőriztük a *pilot's chart-okat* és a gépeknek megadtuk az utolsó *toilette-et*, a pilóták személyes vezetésével, akik ezekben a napokban befejezték a nagyterhelésű fel szállási próbákat is.

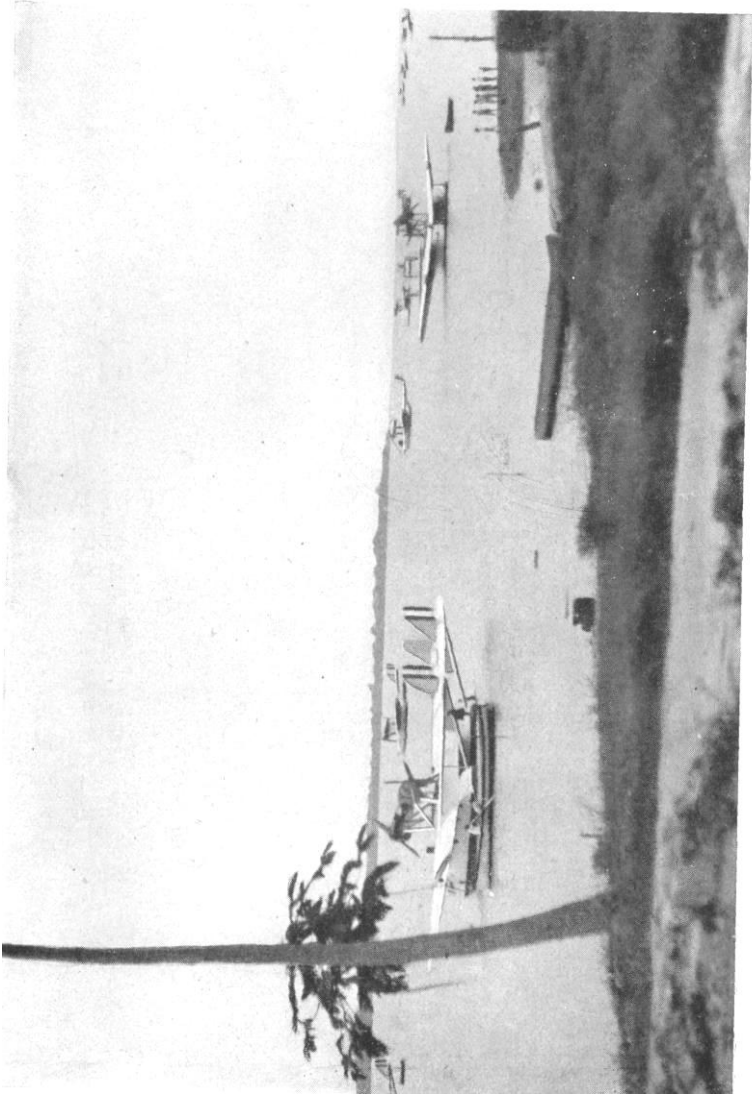
Az idő megenyhült. Sőt tizedikétől tizennegedikéig a Maremmának erre a végső nyúlványára megérkezett a Tavasz, napsütésével és langyos melegével: «ott kacag a levegőben s ott ujjong a mezőkön». Ez a vers sohasem volt ennyire igaz. És micsoda jó kilátást nyitott! Az az élet, amelyet tisztjeimmel folytattam a hidroplánállomáson, azt az érzést keltette bennem, mintha visszajött volna a háború ideje; a parancsnokság egyik szobájában aludtam, őr állt az ajtóm előtt, a tiszti étkezdében étkeztem; együtt töltöttük mindenki számára egyformán megszabott napirend szerint a munka, a pihenés, a szórakozás óráit. Csupa férfiaság volt ez a fegyelem: a drága, egyszerű tábori élet háborús fiatalságom távolról derengő emlékeit idézte! Étkezés után a tisztek dalra zendítettek. Első este a tiszteletemre rákezdtek ezt a dalt, amely oly kedves az alpinók szívének: «Kalapunkon, kalapunkon ...» A hegyikatonák gyönyörű dala később szinte hivatalos himnusza lett a repülőútnak. Lassú és áradó, kissé ünnepélyes, mint valami egyházi ének, kimondhatatlanul sóvárgó, szinte megtestesülése a hegységnek, ahol a nép lelke nyers és érzelmes. Az orbetellói tó magányosságában a repülők lelkét szívderítő harci muzsikával töltötte el s megadta nekik a magasságok és messzeségek költészetét. De az estéink rövidek voltak. Féltizenegykor minden elhallgatott. A tisztek kihasználták az alvás óráit, hogy hajnalban készen álljanak a hidroplánkikötő

partján. A dalolás idején, különösen este, mint hűséges árnyék, mindig velünk volt Don Carlo, az orbetellói plébános, ez a vidám és meglelelkű ember, az óceánrepülő sasfíókok testvéri jóbarátja.

Közeledett az indulás órája, amelyet tizenötödikére tűztünk ki. Pár nappal előbb Firenzébe repültem, hogy magammal hozzam Ojettit, aki kifejezte előttem azt az óhaját, hogy szeretné látni a repülőút embereit. Magam után küldtettem a hatalmas Capronit. Éjszakára a Salviatinoba mentem, abba a villába, amelyben az író és jóbarát művészetének és vendégszeretetének minden álma testet öltött és másnap elhoztam Ojettit gépemen, a bűbajos Toscanán keresztül, simogató, gyönyörű napsütésben, kiterjesztett szárnyakkal, felhőtlen égen Firenzétől egészen Allegnáig. Ojetti másfél napig megosztotta velünk életünket, éppolyan fiatal volt, mint mi, sőt fiatalabb nálunk. Este kipróbáltam vele együtt óceánrepülő gépemet, keringtem az Argentario felett, kimentem a Tirreno-tenger tükre fölé és próbaleszállást végeztem vele a tavon, már majdnem sötét éjjel. A tisztjeim vele együtt daloltak. Pár nap múlva azok az órák, amelyeket Ojetti az «óceángyerekek» közt eltöltött orbetellói fészükben, egyik ragyogó prózaírását sugallták neki. Neki is az volt az érzése, hogy a táborban töltött egy napot, valami nagy fegyvertény előestéjén.



Villa Cisneros : A sátorhangárok.



Bolama : Az óriási öböl,

ÖTÖDIK FEJEZET.

Az orbitellói éjszaka.

Tizennegyedikén, egy nappal az indulás előtt, általános kihallgatásra rendeltem a tiszteket és átvettem az óceánrepülés tényleges parancsnokságát, napiparancssal, amelyben utaltam a nagy vállalkozás eszményi indítóokaira, történelmi jelentőségére s arra, hogy ez most már becsületbeli kötelezettsége a légi hadseregnek.

Íme a napiparancs szövege:

AZ ÓCEÁNREPÜLŐÚT SZEMÉLYZETÉNEK.

Ma átveszem az óceánrepülőút parancsnokságát. Ennek az útnak az a célja, hogy a háromszínű Szárnyakat elvigyük Olaszországhói Braziliába.

Első üdvözetem Umberto Maddalena alezredesnek szól, aki a rajok összeállítását és kiképzését vezette és kifogástalanul fenntartotta a fegyelmet és a raj jenkölt szellemét, szól egyúttal Ulisse Longo őrnagynak, aki Maddalena alezredest helyettesítette, míg az dicsőséges rekordot szerzett Olaszországnak, azután pedig megértőn és lelkesen támogatta őt.

Meghatottan gondolok Ambrosino kapitány és Stemperini törzsőrmester bajtársainkra, akik a nagy vállalkozás előestéjén estek el és utolsó kívánságul azt hagyták ránk, hogy hajtsuk végre ezt a vállalkozást.

Felszólítom a személyzetet, legyen kényes és büszke arra a feladatra, amelyet a haza rábíz. Ennek a feladat-

nak a teljesítését egykor majd a világaviatika története évkönyveinek legdicőségesebb lapjain fogja megörökíteni. Mi hiánytalanul és mindenáron teljesíteni fogjuk kötelességünket. Bármilyen meglepetést tartogat számunkra a jövő, élni fog bennünk az a tudat, hogy erőnket szinte meghaladó célt szolgálunk, amely mindenképpen igazol bármily áldozatot, még a legnagyobbat is.

*FEKETE, FEHÉR, VÖRÖS ÉS ZÖLD RAJBELI
BAJTÁRSAIM!*

A mennybolt hős katonái nem félnek a haláltól és hozzászoktak ahhoz, hogy nemesen feláldozzák életüket a haladásért, öfelsége, Olaszország királya előtt ez az az eskü, amely becsületünket köti. Ismételjük meg eskünket a győzelmes király előtt és vágjunk neki kemény szívvel és vasakarattal az óceán útjainak, amelyeket az olasz szellem és az olasz bátorság nyit meg majd a civilizáció haladása előtt.

Egész repülőutunkon követni fog bennünket annak a férfinak buzdító és éber tekintete, akire Vittorio Veneto Olaszországa azt a kötelességet róttá, hogy naggyá és hatalmassá tegye a hazát; annak a tekintete, aki akarta az olasz Szárny újjászületését: a fasiszta Olaszország vezérének tekintete.

Bajtársak: előre!

Orbetello, 1930-IX. december 14.

Italo Balbo

légi hadtestparancsnok,
királyi légügyi miniszter.

Az «óceángyerekek» méltók voltak ahhoz a felhíváshoz, amelyet hozzájuk intéztem. Kemény és büszke tekintettel hallgattak és ez elegendő volt arra, hogy bizalmat keltsen bennem. Megértettek, mint ahogy én megértettem őket; a Maremma zord hegyei és azúrkék tengere a maga végzettel terhes, meztelen egyszerűségében keretezte a jelenetet. Aki látta, sohasem fogja elfelejteni.

Erre a napra együttes repülést rendeltem zárt kötelék-

ben. A tizennégy géppel északra indultunk, jellegzetes geometriai alakzatunkban elhelyezkedve: az élen a fekete raj és mögötte, mint valami szélnek feszített trikolor, a fehér, vörös és zöld raj. San Vincenzo irányában repültem; mosolygós falu ez; a homokos part egyik nyúlványán, zöldellő kis hegyfokon a Tirreno-tengerben tükröződik. Ott, a falutól védett temetőben, nem messze a vasútállomástól, temették el Magdalo Ambrosino kapitányt, aki bajtársaink közül elsőnek áldozta életét a vállalkozásért.

Két évvel ezelőtt Livornóból ide hozták örök nyugalomra öccsét, Piero főhadnagyot, aki maga is aviatikus volt és a Tirreno tenger felett végzett repülésben vesztette életét. Alacsonyan, zárt csoportban, szárny-szárny mellett repülve értünk San Vincenzo fölé. És a temető fölött még lejjebb ereszkedtünk. A két sír között, amelyeket mindig friss virág borít, mozdulatlanul és magányosan, mint valami szobor, feketeruhás férfi állt. Az öreg Ambrosino volt, aki a hazának adta mind a két fiát és most ott virrasztott sírjuk felett. A motorok bömbölő zúgásában minden gépről virágeshullt a hősök sírjára, utolsó üdvözetül. Magdalo Ambrosinonak meg kellett éreznie, hogy bajtársai nem feledkeztek meg róla, most, közvetlenül az óceánrepülés előtt. Lassan megint feljebb emelkedtünk, visszamentünk a kék tenger felé, amelyen hűvös szél járt: mintha a lelkünket hasogatta volna; és miközben továbbra is megmaradtunk zárt kötelékben, teljes rendben leereszkedtünk az Orbetellói-tóra és kikötöttünk.

Este visszamentem Rómába, hogy az indulás előtt elintézzem még minisztériumom függő ügyeit. A minisztérium vezetését távollétem idejére hivatalosan a miniszterelnök vette át, amint hasonló esetekben már többször is megtörtént, mikor például Volpi miniszter Amerikába utazott a háborús adósságegyezmény megkötésére, vagy mikor Mosconi miniszter Amsterdamba ment a Young-tervezet aláírására.

Az idő továbbra is kedvező maradt. És én csakugyan kezdtem már hinni, hogy «lovagiasan» viselkedik; azonban, éppen mikor visszamentem Orbetellóba, tizennegyedikén,

vasárnap délelőtt, megeredt az eső. Ez kellemetlen és váratlan akadály volt. Vájjon kitart-e? Vizsgálgattam az eget: jaj, már egészen beborult! Az utakat ellepte a víz; a gyönyörű mező, amely az imént még a Földközi-tenger napjának csókjában, nyugodt önfeledtségben nyújtózott, most pocsolyás és szürke lett. A mocskos földön eltűnt a búza szép, zsenge zöldje, a remény színe. Elkezdődött az időjósok gyötrelmes időszak, a hirtelen letört illúziók, a meghiúsult indulási dátumok és az emésztő várakozások ideje, talán az egész óceánrepülés legkínosabb időszak. Miközben Orbetellóból Pisáig és Rómáig az utak egyre rosszabbak lettek a könyörtelen égszakadás miatt, napról napra több barátunk tódult a hidrolánállomásra. Olaszország minden részéből özönlöttek az emberek, hogy tanúi legyenek az indulásnak. Csuronvizesen érkeztek, némelyik tíz, tizenkét, tizennégy órát utazott autón; ott tolongtak a tiszti épület előcsarnokában, amely állandóan zsúfolva volt mindenféle vendégekkel; hallották: «Nem indulnak»; páran maradtak; páran visszaültek a gépükbe, hogy másnap megint visszajöjjenek, gyakran úgy, hogy engem nem is láttak. Mondhatom, mindenkihez gorombák voltunk. De hiába állítottam negyven karabinierit a hidrolán-állomás köré és hiába hirdetem ki, hogy semmiféle idegen nem teheti be lábát a kerítésen, benső barátaim nem haragudtak meg és végre is megtörték a szigorú parancsot. Különbek voltak a látogatók közt tekintélyes és kedves emberek is. Éppen mikor az idő legvadabbul dühöngött, akkor érkezett Orbetellóba Giuriati és vele Starace, D'Addabbo, Mastromattei, Leonardi. Giuriati nem riadt vissza ennek a váratlanul jött télnek fagyos vízözönétől, hogy személyesen hozza el az «óceángyerekeknek» a párt igazolványát és derék férfi létére, aki rajong mások derékségéért, elhozta a maga üdvözlését is. Az igazolványok átadása teljes egyszerűséggel ment végbe, mint minden olyan ünnepség, amely közvetlen kapcsolatban van a realitással. Kivételes esemény volt ez, mert a felvétel a pártba szigorúan szünetelt és mert általában nem szoktak tiszteknek pártigazolványt adni. Azonban — mondta Giuriati — méltányos volt, hogy a szabályt

ezúttal áthágják; méltányos volt. hogy az általános szabály megtörése a nyilvánosság előtt történjék és kellő visszhangja legyen; mert éppen ez a szabálysértés volt a bizonyítéka, hogy a párt rendkívül nagy jelentőséget tulajdonít az Atlanti-óceánrepülésnek, ami egészen fasiszta jellegű és stílusú vállalkozás, méltó a Forradalom hősi szelleméhez.

Scorza már megelőzőleg átadott minden óceánrepülőnek egy-egy fekete inget, amiket az ifjú fasiszták ajándékoztak szimbólum és felavatás gyanánt; bejelentettem Griuriatinak, hogy az ingeket a háromezer kilométeres óceáni szakaszon fogjuk viselni, annak az akaratunknak jeléül, hogy mindenáron legyűrjük a megbízhatatlan Óceánt.

Ezekben a napokban több más miniszter és bajtárs is érkezett Orbetellóba: Di Crollanza, Eiccardi, Parini, Perrone Compagni, Klinger. Mindenekfelett kedves volt nekem De Bono és De Vecchi látogatása s mellettük Sacco tábornoké, akikkel újra átéltem a perugiai Quadrumviratus idejét, mikor a végzet malma már a forradalom lehetőségét örölte és már előrelendítette a győzelmes befejezés felé. Olyan lélekkel köszöntöttük egymást, mint azokban a régmúlt napokban. Egy test egy lélek voltam velük, ugyanaz a vasakarat feszült bennünk. Jól esett a ferrarai bajtársak hódolata is, akik Chierici konzul és Renzo Kavenna polgármester útján megküldték nekem a ferrarai feketeingesek első gagliardetto-ját. Mennyi emlék fűződött ehhez a nagy fekete négy-szöghöz, amely ezt a jelszót viseli: «*Me ne frego*» (Fütyülök rá!).

Ekkor úgy éreztem, — és később a repülés nehéz óráiban még jobban éreztem — hogy első fegyvertársaim fiatalos szelleme, akikkel megindultam a forradalmi harcra Ateste karcsú tornyainak árnyékában, elkísér ebben az új vállalkozásban is.

A maremmai feketeingesek nevében Pierazzi átadta nekem a vezéri lobogót, amelynek egyik oldalán kék mezőben ott volt a sas, a római vesszőnyalábbal, másik oldalán a trikolor a Savoyai címerrel. A következő pillanatban a lobogó már ott lengett a fekete raj vezérgépén.

Piero Parini nagy ezüstérmét ajándékozott nekem, amelyet a délamerikai fasiszták verettek és amelynek előlapján

tengeren álló vitorlások voltak bevésve ezzel a felírással: «*Romana virtus, Italo Balbo consule Oceanum pluribus super at alis*», hátlapján pedig a földgömb két féltékéjének szimbóluma, amelyet fönt az Északi Sarkcsillag és a Skorpió állatköri jegye, lent pedig a Dél Keresztje és a Bak jelképezett.

A nagy vállalkozás emlékére háromféle emlékérmét vertek, továbbá elkészítették az óceángép apró modelljét, a repülőút különleges jelvényét, ezenkívül csüngőket és papírvágókat s mindegyiken rajta volt a hidroplán képe. Ezeket a tárgyakat ezerszámra osztogatták az aero-klubok útján, propaganda céljából.

Az ország minden nyilvános helyiségében két nagy plakátot ragasztottak ki, hogy a lakosság rögtön világosan lássa, milyen óriási távolságokat kell átrepülniök a repülőgéprajoknak. Az első a nagy óceáni útszakaszt ábrázolta, amelybe bele voltak rajzolva a gépek, amint zárt kötelékben repülnek az Óceán felett, a másik kettős plakát volt: felső részén ott voltak a gépek, repülés közben, alattuk a főváros körvonalai, ahonnan a raj elindul; alsó részén a leszállás alkalmával felsorakozott hidroplánok voltak láthatók Rio de Janeiro hatalmas öblében, amely a vállalkozás érkezési állomása és végső célja volt.

Giovanni Guerrini, Carlo Socrate és Mimi Buzzachi Quilici festők fába metszették az egyes rajok jelmondatait. Az elsőt, amelyet a fekete raj számára választottam, *Dante* verse szerepelt, *Ulysses* énekéből: «*E misi me per Valto maré aperto*» (És szálltam messzi, roppant tengerekre). A többi rajok számára *Ovidius* adta ezeket a *Metamorphoses*-ből vett remek mottókat: «*Ulterius sit iter*», «*Tentamusque viam et velorum pandimus alas.*» *Horatius* leveleiből vettük ezt a jelmondatot: «*Coelum non animum mutant qui trans mare currunt.*»

A római braziliai nagykövet, De Teffé átadta nekem Brazília régi térképét és üzenetet küldött velem Vargas elnöknek.

Candelori konzul — a *Com* nevében — kitüntető jelvényt ajándékozott.

Megjöttek a «bajnokok» is: De Bernardi, Ferrarin, Donati és öcsém, Edmondo. Ezeken kívül az utolsó három nap alatt állandóan ott volt a hidroplán-állomáson a kabinetfőnököm, Tedeschini ezredes, titkárom, Pischedda alezredes és a légiszolgálat néhány magasrangú tisztje.

Garmadával jöttek az üzenetek. Gabriele D'Annunzio ezt táviratozta *«Ibis redibis memento andere sempen. ízig-vérig római jelszó.»*

Tizennegyedikén egész nap szabadatlanul folyt a lelkes emberek özönlése. Az Ambrosino-fiúk apja ezt táviratozta: *«Holnap, mikor a nagy repülőcsapat elindul, misén leszünk, hogy imádkozzunk önért és mindnyájukért. Köszönöm szíves megemlékezését és küldöm Magdalo ölelését is. Ambrosino.»*

Ezzel a távirattal válaszoltam: *«Fiai velünk vannak.»*

Ezen a napon, éppen mikor asztalnál ültünk, jelentették Miss Spooner és Edward kapitány érkezését. A Miss túláradó ünnepi hangulatban, elfogulatlan és szíves angol közvetlenséggel, mint jó légi bajtárs, velünk ebédelt. Elhangzott tiszteletére az óceánrepülők harci kiáltása: *«Ir-or»* és *«Rata-flau-flau-flau!»* És ugyancsak az ő tiszteletére érces hangon, izmos tüdőkből felhangzott az *«It is a long-long-way to Tipperary»*. A Miss résztvett a repülőút előkészületeiről felvett mozgófényképek előadásán, apróra megtekintette a hangárokat és a gépeket, alig tudott betelni a látottakkal és nem titkolta előttünk sóvárgását és lehangoltságát, hogy a szárazföldön kell maradnia, miközben olasz bajtársai elindulnak. Melegen megköszönte, hogy segítséget nyújtottunk a Belmonte Calabro-i szerencsétlenség alkalmával. Távozásakor energikusan kezet szorított mindnyájunkkal. *«Good by»*, rettenthetetlen repülő! Vidd hírül távoli hazádba, mily diadalmasan zeng ez a fiatalság, amely mintha csak az imént lépett volna ki a lövészárkokból!

Igen, de közben az idő nem igen biztatott javulással. Sötét felhők hömpölyögtek az ég egyik sarkától a másikig. Tenyéri derült folt nem mutatkozott. A nyirkos levegő csontig hatolt. Mindenütt sűrű esőszín, földön és égen.

A gépek tizennegyedikén este óta készen voltak az indulásra, teljes terheléssel, lehorgonyozva a tavon a bóják-

hoz. Minduntalan odatekintgettem, rosszul palástolt türelmetlenséggel. Ott meredeztek a vízen, mozdulatlanul, kiterjesztett szárnyaik könnyű egyensúlyában, védőburokkal tarkart motorjaikkal és légszavarjaikkal.

A tizenegyedikéről tizenötödikére virradó éjszakát álmatlanul töltöttük, mert bevettük magunkat a meteorológiai fülkébe és tanulmányoztuk az igen gyenge eshetőségeket, hogy az ég talán hirtelen kiderül. Az egész útvonalon rossz időt jeleztek. Tizenötödikén hajnalban elindulni örült-ség lett volna. Ellenparancsot adtam ki és megadással láttam, egyre nagyobb türelmetlenséggel, hogy múlnak sorra ennek a napnak az órái. Tizenhatodikán, kedden, az időjárás viszonyok változatlanok maradtak. Azért barátaink továbbra is tódultak. Nem tudom, szíves voltam-e hozzájuk mindig. A hangulatom igazán nem lehetett irigylésre méltó. Ilyen vállalkozás előtt, amely az életünkbe kerülhet, szükségét érzi az ember, hogy elszakadjon még a legkedvesebb kötelékektől is, amelyek érzelmi életének rendes keretét alkotják; azt akarja, hogy testestül-lelkestül áthassa a végzetten szemben vállalt kötelességének tudata. Azt akarja, hogy a szó legszorosabb értelmében felszabaduljon. De mindez csak jámbor szándék maradt. . . Mert a gyakorlatban úgy festett a dolog, hogy az orbetellői hidroplán-állomás tisztí kaszinója állandóan zsúfolva volt, mint valami tábor.

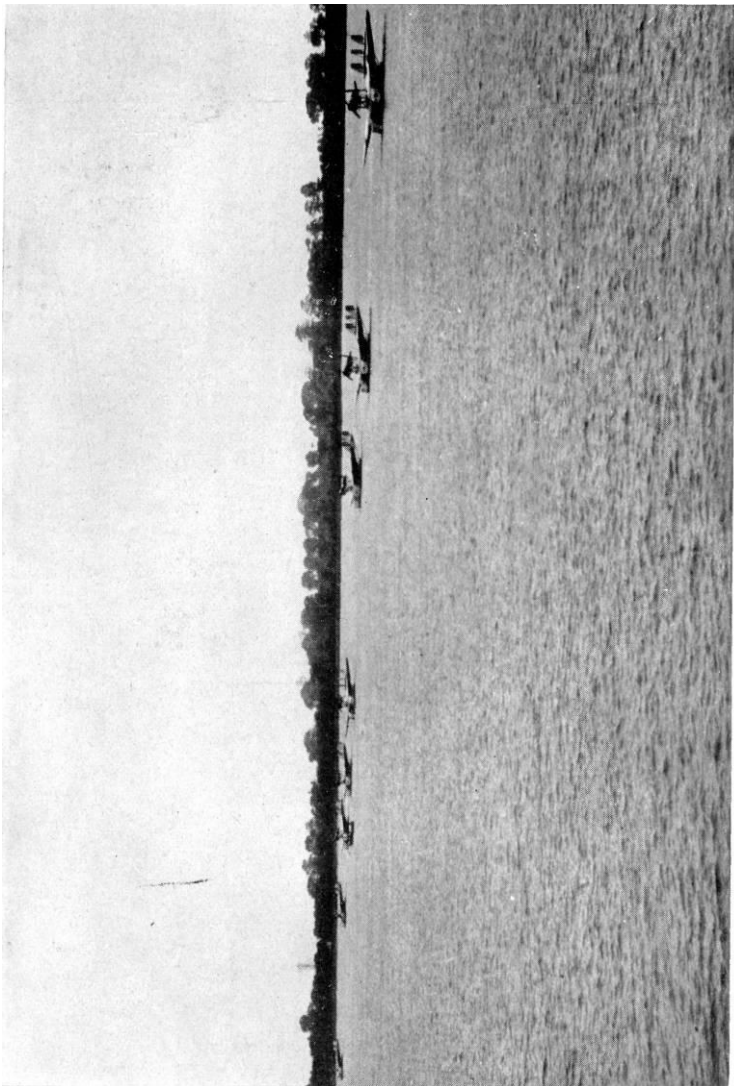
Ha nem is ez a kellemetlen helyzet volt a főoka, mégis hozzájárult ahhoz, hogy tizenhetedikén reggelre kitűzzem az indulást.

Az időjárás jelentések depressziót jeleztek a Lionöböl és a Baleari szigetek között. De a meteorológusok megnyugtattak, hogyha Minorcától délre haladunk, a csapat esetleg elkerülheti a kellemetlen zónát, úgy hogy balra tér előle. Az eső nem okozott volna nagyobb kellemetlenséget, bár jelentették, hogy ha gyengén is, de az egész úton ki fog tartani.

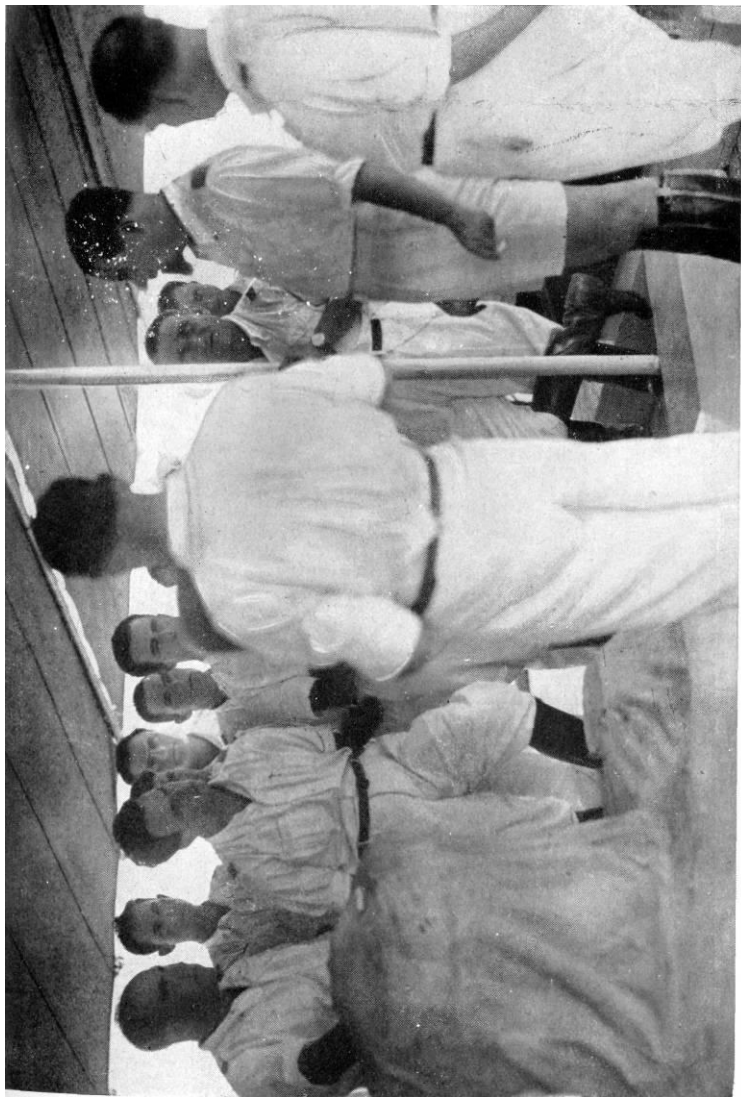
Az ébresztő a hidroplán-állomáson hajnali négy órakor hangzott el. Mindenki nyakra-főre sietett, hogy minél előbb ott legyen a kikötőparton. Még éjszaka volt. Hátunk mögött a hangárok szürke tömegei sötétben rajzolódtak ki az



Horgonyzó gépek holdfényben.



A bójákon horgonyzó repülőgépek Bolamában.



Bolama : Kihallgatás az *Alice* fedélzetén az indulás napján.



Bolama : Utolsó esténk az öbölben.

ég sötét hátterén. A tó tökéletes sötétségbe merült. Szabályos időközökben nyolc nagy reflektor fénycsóvákat vetett a lomha vízre és ilyenkor alakot öltött minden. A dombok körvonalai mind kibontakoztak és a tó felett egyenkint felbukkantak a fényben a fehér óceángépek, mint megannyi kísértet, ólomszín alapon. A kikötőparton hangos lábdobogás; tűnő és siető árnyak jöttek-mentek.

A levegő fagyos és nedves. A Hold vékony sarlója kibukkan a felhőfüggöny mögül, aztán eltűnik, aztán megint felbukkan. Keleten a hajnal kezd beszűrődni, félénk ezüstös fénnel, a láthatár szélén; az ezüstre könnyű zöld fátyolt borít, aztán hosszúkás sárga sávot; végül hatalmas rózsaszínű szimfónia gyullad ki a Maremmai hegyláncon. Még nincs nappal, de már nincs éjszaka: ez a kora hajnal órája, amelyet a költők a reménységhez és az ifjúsághoz hasonlítottak: ez az indulás előtti utolsó óra.

Minden gépre jut egy levélzsák; összesen 500 kg-nyi levél van, amit tizennégy részre kell osztani. Aztán itt vannak az élelmiszeres kosarak. A csónakok halk vízcsofogásban viszik könnyű terhüket a gépek felé. Valle, Maddalena és Longo társaságában megint bemegyek a meteorológiai fülkébe. Ellenőrizzük a legfrissebb adatokat. Jelzik, hogy az idő ma kedvező lesz egészen Sardiniaig, bizonytalan és esős a Baleári szigetek felé, a spanyol parton pedig szép. Mindent összevéve, nem egészen kedvezőtlen.

Indulunk!

A hidroplán-állom ás partján parancsomra hatalmas árbocot állítottak. Az árboc tövében a légihadserg katonáinak egy szakasza áll őrséget. Az árboccal szemben felsorakozik a repülőút személyzete. Valamennyien itt vagyunk, katonás állásban, mindenki érzi ennek az órának az ünneplését. Kürt harsan: a trikolor lassan felkúszik az árboc csúcsára. Mélységes csend nehezedik ránk, de ebben a csendben a lelkek muzsikálnak. A szívek a haza örök dalát dalolják, miközben mindenkinek elsápad az arca és hideg borzongás fut végig tagjain. Feledhetetlenül meghatott pillanatot: a haza odafent van, az ég felé, és mi a levegőben fogjuk szolgálni a hazát, mindhalálig és a halálon túl is.

Megint felharsan a kürt. Most már valamennyien uralkodunk idegeinken. Röviden elbúcsúznak barátainktól. Zúgó éljenzésükre azzal felelek, hogy *alalát* kiáltok a hazára, a királyra, a Ducera. Gondolatunk most már a gépekkel együtt a tengeri horizontok felé repül.

A személyzet pár perc alatt készen áll a felszállásra. A motorkezelők már leszedték a védőburkokat a motorokról s a légcsvarokról. Némelyik felkészült a motorállványra s még egy utolsó pillantást vet acélszívű hű barátainkra; olyan, mint valami éjjeli madár, amely megül a hengerek között és fészket keres magának. Mihelyt a pilóták megérkeznek, minden gépen megélnék az élet. Kipróbálják az indítómotorokat, ellenőrzik a fogantyúkat; csattogó párbeszéddek és hangos lépések hangzanak fel az úszótestek belsejéből, amelyekben a második pilóta és a motorkezelő hajlott háttal jár-ke-l. Minden gépen van egy tabella, amely jelzi az egy-egy útszakaszra szükséges keverék, az olaj és a víz mennyiségét. Ma 2440 kilogramm benzint, 150 kilogramm olajat és 50 kilogramm vizet raktunk be: meglehetősen súlyos teher. Orbetello és Cartagena közt a távolság 1200 kilométer.

A gépekre felvett élelmiszereket is ellenőriznünk kell. Sőt, bár még csak a hajnali órákban vagyunk, gyomrunk kissé korog és a személyzet az indulás előtt meleg kávét iszik. Minden gép el van látva pompás termoszkokkal és ezek, különösen az indulás pillanatában, jó szolgálatot tesznek.

A Maremma hegyei mögött, amelyek az Amiata háromszögalakú tömbjét koszorúzzák, már kezd a Nap áttörni a felhőkön néhány hegyes lángnyállal; mintha Isten angyalainak kardjai volnának, amelyekről a Biblia beszél. A parton homályosan látjuk a hidroplánállomás személyzetének fekete és tömör árnyait és távolabb balra Orbetello lakosságát, amely ellepi a fal bástyáit, a környező alacsony dombokat és a házak tetejét. Ennek a téli hajnalnak a szimfóniáját, amelyben a szívek feszült várakozása remeg, csak zenében lehetne kifejezni.

Kiadom a parancsot:

«Motorok, indulj!»

Egyszerre az egész tavon felcsattan az indítómotorok zakatolása; hamarosan felhangzik egypár motor fűlsiketítő bömbölése: néhány felel rá, míg végre 14 gépből és 28 motorból egyetlen szimfónia harsan fel, amelyet a szél messzire visz: a pompásan összehangolt fémek, a váltakozó csattanások és a levegőt sivitva hasító légcsavarok szimfóniája.

A gépek megfordulnak a bója körül és szabályos kört rajzolnak a vízen. Felszedik a horgonyokat. Hét óra negyvenöt perc. Gépem végighasít a tavon és szél ellen felágaskodik: a levegőben vagyunk. Ugyanakkor a levegőbe kapaszkodik Valle gépe, Maddalena gépe és az egyik műhelygép. Alig fejezte be a felszállást a fekete raj, máris nyomon követi a fehér, a vörös és a zöld. Az egész csoportnak mindössze hét percre volt szüksége a felszálláshoz.

Nekivágok Ausidoniának, áthaladok Tomboló di Feciglia fölött és elhagyom Porto Ercolet. íme az Argentario sziklás csúcsa; csodák-csodája, ez a hegy, amely mindig felhőkkel van borítva, ma a napfény sugárkévéjében fürdik és úgy ragyog, mint valami fárosz. Szikláinak szakadécai feltárnak a kutató szem előtt. Isten veled Olaszország őrszeme a végtelen Maremmai-síkságon! Isten veled, drága hegy, amelynek csúcsa felett annyiszor átrepültek a háromszínű szárnyak.

A tenger kitarja szemeink előtt azúrkkék legyezőjét. Vágjunk neki a nyílt tengernek, bajtársak, Dante atyánk tanácsa szerint:

Nem szült anyátok állat módra élni,
De tette kelni, ésszel és erővel...

HATODIK FEJEZET. Az első útszakasz.

A gépek hegyes rombuszalakú zárt kötelékben helyezkednek el. A négy raj az égen keresztalakot alkot. A kötelék élén a fekete raj halad, amely az én gépemből, Valle tábornok és Maddalena parancsnok gépéből áll, a navigálógépből, amely az útirányt jelzi. A két oldalsó raj 1500 méternyire van a miénktől és 2000 méternyire egymástól, balról a vörös, jobbról a fehér raj. Az utolsó raj, a zöld, pontosan az elsőnek irányvonalában repül és ettől körülbelül 1000 méternyi távolságban van.

A repülés a Tirreno tenger fölött a reggeli napfényben eleinte ideális feltételek között folyik. A tengeren csak néhány háromszögalakú fehér vitorla látszik. A hullámok úgy csapkodnak, mint a vitorla az északi szélben és vakító fehér fénysugarakat, a Nap hegyes nyilait villantják felfelé, kíváncsi szemünkbe. Ebben a pillanatban jogosultak a legörvendetesebb kilátások, a legrózsásabb remények, a legbizakodóbb gondolatok.

Jobbról hamarosan feltűnik Montecristo romantikus szigete, ez a sziklatömeg, amelyet mindenfelől a tenger diadalmos hullámai nyaldosnak. De ez az utolsó darabka, amit a felhőkkel borított földből látunk.

Nekivágunk a Vegezzi szigeteknek, a Sardinia és Corsica közötti tengerszoros nyílásának. A szigetek közvetlen közelében, amelyek távolról felbukkannak a homályosságban, a szél nagyobb erőre kap. Eleinte nem izgat a dolog, mert jól tudjuk, hogy soha még vitorlás hajónak nem sikerült átmennie a Bocche di Bonifación a nélkül, hogy ne kellett volna keményen küzdenie a vadul dühöngő légáramla-

tok ellen. De a horizontot hamarosan felhők lepi el. A Nap eltűnik. Hatalmas fellegek takarják az égboltot. A tengerszoros közelében a navigálás szörnyű: a tengeren, amely fakó színt váltott, roppant viharhullámok ágaskodnak.

Már esik az eső és a vízfüggöny eltakarja előlünk Madalena szigetét, amelyet annyiszor láttam, a körülötte szüntelenül tajtékzó habok párnáján, lapos tetejű kaszányaival, gátjaival és vöröslő kis tereivel. Olaszország tengeri előőrse ez. Isten veletek fehér tengerészek, akik most biztosan lobogólengetéssel üdvözöltök bennünket! Innen felülről a felhők közül, nem láthatunk benneteket, mégis ti vagytok utolsó eleven jelei a hazának itt a tengeren. Megkeresem Caprera szigetét, ahol örök álmát alussza a szőke Oroszlán (Garibaldi), aki mennyekig magasztalta a hős olasz nevet, éppen ama két világrész felett, amelyeket a mi repülőutunk összeköt. De a szigetet, amelynek csipkés partjait és öbleit a tenger dühe dúlja, miközben bömböl a vihar és komor felhők sötét lepelbe burkolják a levegőt és a vizet, nem bírjuk felismerni. A te árnyad védelmezzen bennünket, ezer csata hőse, aki szimbóluma vagy népünk önfeláldozásának és annyira sóvárgott megváltásának!

Ugyancsak hiába keressük a kedves kis Porto Torrest, amely apró fehér házainak kacér íveivel rendszerint köszönteni szokta a levegő hajósait. Corsica felől hegyes sziklák sej lenek fel: Sardíniát egészen beburkolják a felhők. Itt van Asinara-szigete; hol felbukkan, hol eltűnik. Még gyászosabb, mint rendesen. Odalent temették el azokat az osztrák hadifoglyokat, akiket a szerbek tragikus visszavonulásuk alkalmával ideszállítottak s akik itt meghaltak éhínségben és kolerában.

Kilenc óra húsz perc.

Elhagyjuk Bocche di Bonifaciót és nekivágunk az egyre fenyegetőbb tengernek. A felhők lejjebb ereszkednek. Az eső egyre makacsabban szakad. Belevágunk a gomolygó viharba. Félóra hosszat még a tenger tükrét sem látjuk. Aztán megint felbukkan, hogy futólag megmutassa vad dühét. Megint sötétség borul ránk. A gépek kénytelenek jobban eltávolodni egymástól, hogy össze ne ütközzenek. A

felhők egészen a víz színéig ereszkednek. A szél irgalmatlanul táncoltat bennünket. Kemény dolog ez, és roppant fáradtságunkba kerül megtartani az útirányt. Az eső csak úgy csattog a gépemen.

Ez a viaskodás másfél óra hosszat tart, aztán kiderül az ég, kisüt a Nap. Alattunk a tenger egyszerre csak lecsillapodik.

Eddig a pillanatig elátkoztam a meteorológiai jelentéseket; most áldanom kell őket. A viharban átrepült két óra talán csak valami váratlan és előre nem látott, rövid ideig tartó jelenség volt. Mindenesetre diadalmasan kerültünk ki belőle és ha egyszer a rossz elmúlt, az ember csak a jóra gondol. Így töprengtem magamban és élveztem a gyönyörű földközítengeri napsütést és azzal kecsegtettem magamat, hogy egészen célunkig el fog kísérni. Nem vettem észre, hogy a derült időnek ez az illúziója nem egyéb, mint «a ciklon szeme», a tengeri hajósok előtt jól ismert tünemény.

Köröskörül fekete és ijesztő felhők gyülekeztek, gomolyogtak és fojtogatták a napot. Hamarosan le is gyűrték és szörnyű, nyirkos markukba szorítottak bennünket. Mindaz, amit a tengerszoroson való átkelés óta eddig a pillanatig szenvedtünk, semmiség volt ahhoz képest, ami ránk várt.

A gépek majdnem két óra hosszat élet-halálharcot vívtak a nekivadult elemekkel. A természet elszabadította minden titokzatos, fékezhetetlen és vad erejét és ránk uszította őket. A szél lefogott bennünket az űrben és azt az érzést keltette bennünk, hogy egy helyben állunk; aztán hirtelen engedett a szorítása és mi száz métereket zuhantunk, szinte légüres térben: mély volt, mint a kút, amelynek nem látni a fenekét; aztán visszasodort forgatagaiba, örvényeibe és tovább korbácsolt. A gép hullámzott, táncolt és rettenetes szökkenésekkel ágaskodott, mintha megbokrosodott volna és eltévedt volna a hullámzó levegőben. Az eső oly erősen csapkodott, hogy csodálkoztunk, hogyan tud neki ellenállni a szárnyak vászna; egy lépésnyire sem láttunk; és mikor két felhő között felbukkant a tenger, hegy magasságú hullámokat láttunk magunk alatt.

Ebben a pillanatban a kétségbeesés szorongása vett

erőt rajtam: megtörténhet, hogy az óceánrepülőcsapat mindjárt az első útszakaszon elpusztul!

Vájjon, hatalmunkban tudjuk-e majd tartani a gépeket? Ha ebben a pillanatban valamelyik motor felmondja a szolgálatot, a gépet és a személyzetet menthetetlenül elsodorja a vihar és elnyeli a tenger.

Száz meg száz cudar gondolat bukkant fel bennem,, amiket a balszerencse sugall. Talán nem lett volna szabad elindulnunk. Talán szerencsétlen csillagzat alatt született a repülőút gondolata. Szélroham vágott bele a gépembe, oly keményen, hogy két-háromszáz méter magasságból levágott egészen a víz színéig. A gép csodálatosképpen újra felledült, mikor már azt hittem, hogy végem van. Nagynehezen feljebb emelkedtünk, bár a vihar dühe szemernyit sem csillapodott.

Nem tudom mennyi idő telt el így. Csak azt tudom, hogy fokoztam a motortengely fordulatait, mert a gépemnek nagyobb sebességet kellett kifejtenie, hogy a levegőben maradhasson. A köteléket sem tudtam megtartani, hiszen különben bizonyos volt az összeütközés, öt gép maradt velem, a többiek észak felé sodródtak. Rádióleadóállomásom már nem működött.

Egyszerre csak szárazföldet vettem észre. Vájjon Minorca volt? Igyekeztem a lehetőséghez képest tájékozódni. Nem, Majorca volt. A Baleárok első szigetét talán két kilométernyire jobbra elhagytuk, anélkül, hogy észrevettük volna. Észak felé felismerem a polenzai öböl hajlatát, ahol 1928-ban leszállt az első repülőút hidropláncsapata. Erre elszántan nekivágok a sziget déli végének.

A navigálás ebben a szélben teljességgel lehetetlen.

A motorkezelők, akiket a kémlelőablakokhoz állítottunk, hogy folyton jelezzék a többi gépek helyzetét, időnkint hátraszóltak, hogy jobbra vagy balra térjünk, hogy kikerüljük az összeütközést: ez az egyetlen módszer állt még rendelkezésünkre, hogy a gépet a viharban vezetni tudjuk.

Egyszerre csak elvesztettem uralmammat a gép felett; magával rántott a légörvény, amellyel szemben teljesen tehetetlenek voltunk. Tíz méternyire a víztől sikerült megint

fellendülni. Végre kis öböl tárult fel előttem a sziget déli csúcsán.

Két kikötött hidroplánt látok az öbölben; vájjon a mieink? Ebben a pillanatban úgy látom, hogy igen.

Leszálok melléjük, utánam még öt óceánrepülőgép. A hidroplánok, amelyeket a magasból láttam, nem voltak olaszok; a francia *Aeropostale* vállalat gépei voltak, amelyek két napja vártak már a jó időre, hogy tovább vigyék a postát, az egyik Toulouseba, a másik az afrikai partokra. Puerto Campos kikötője volt ez, ahol leszálltunk, a sziget déli csúcsán. Azonban a víz az öblöt záró szikla védőgátja mögött sem volt azért nyugodt.

Csakugyan, alighogy kidobtuk a horgonyt, hogy lerögzítsük a gépeket, újabb veszedelem fenyegetett. Két gép elszakította a horgonyláncokat, mire a szél rögtön a sziklák felé sodorta őket. A többieket is az a veszély fenyegette, hogy így járnak.

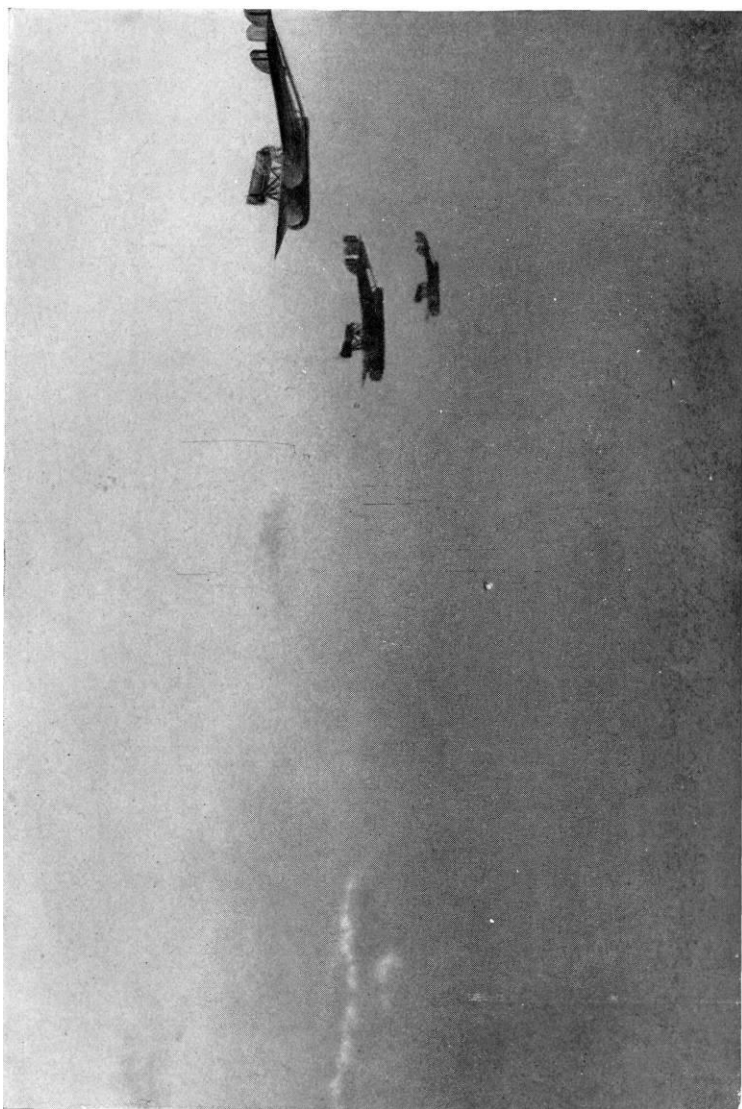
A személyzetnek, élén a tisztekkal, kimerítő manőverezést kellett végrehajtania, hogy megmentse a gépeket. Itt már nem volt rangkülönbség. Én Cagnának segítettem, aki felülmúlhatatlannak bizonyult. Longo és Bonino minden ereje megfeszítésével dolgozott; Teucci és Donadelli csuromvizes volt, úgy mint jómagunk. Azonnal nyilvánvaló volt, hogy ha a gépeket meg akarjuk menteni, valamennyit oda kell vontatni a rakodóparthoz és ki kell húzni a szárazra. Mindenekelőtt emberi segítségre volt szükség. Miután sokáig küzdöttünk és a legirtózatosabb kínokat álltuk ki félelmünkben, hogy a gépeink összetörnek, nagy ügyelbajjal sikerült valamennyit megmenteni, kihúzni a vízből és sorbaállítani a parton.

Most megint más aggodalom támadt bennem. Milyen sorsra jutottak azok a rajok, amelyek folytatták a repülést? Velem volt Longo parancsnok három gépe, továbbá a tartalékból Teucci és Donadelli. Hogyan kapjunk hírt a többi nyolcról?

Magam mellé veszem Longot és elindulunk, hogy táviróhivatalt keressünk. A Puerto Campos-i gépek parancsnokságát rábírom Cagna kapitányra, akinek nagy része volt



Óceáni horizontok.



Raj az Óceán felett.

ter vagyok és repülőgépen jöttem Rómából, hitetlenül mosolyog. El sem tudja képzelni, hogy ebben az átkozott időben, amely a hajóját már harminc órája itt tartja fogva a kikötőben, rá tudtam magam szálni arra, hogy átrepüljem a Földközi-tengert. De végre is odarohan a rádióhoz, ahol egy szimpatikus rádiótávírász azonnal megkeresi az összeköttetést Rómával.

Mekkora sóhaj szakadt fel a keblünkből, mikor megtudtuk, hogy valamennyi gép épségben van!

A többi nyolc gép tovább repült északi irányban, amerre a szél szabályosabb és egyenletesebb volt, mert nem haladt át a sziget sziklás tengerszorosain. Elérték Los Alcazarest és valamennyien biztonságban vannak a spanyol hidroplán-kikötőben.

Kiszálltam a hajóból, elmentem a konzulhoz és sebtiben megírtam jelentésemet a miniszterelnöknek; aztán holtra fáradtan lefeküdtem Longóval együtt egy szállóban az öböl partján.

De nem jött álom a szememre. Minduntalan villanások cikáztak el az ablakom előtt. Szólítottam Longót. Meglehet, hogy a vihar dühe erősödött. Talán a szél már el is pusztította a Puerto Campos-i parton sorba állított hat gépünket. Hallottuk az orkán tüvöltését. De ezek a cikázások csak időnkint felvillanó fénypászták voltak, amelyeket a kikötő világítótornya vetett az ablakunkra. Ez az éjszaka is elmúlt: végeérhetetlen, aggodalmas éjszaka volt. Reggel, már hajnalban, visszamentünk Puerto Campos-ba, de előbb elláttuk magunkat cigarettával bajtársaink számára.

A tenger még dühöngött. Gondolni sem lehetett az indulásra. Az egész napot egy osztériában töltöttük, amely egyetlen félhomályos, füstös szobából állott. A Puerto Campos-i halászok valami húsz házban a világtól elzárkózva élnek, primitív szokások között és valami érthetetlen, katalán tájszólást beszélnek. De nem volt szabad olyan szigorúan venni a dolgot. Valamennyien, tiszték és altiszték, azzal töltöttük az időt, hogy figyeltük az időjárást, abban a, sajnos, hiú reményben, hogy a vihar elmúlik. Ezen a tanján négy spanyol pénzügyőr és két csendőr volt a társa-

ságunk. Folyton csuromvizesek voltunk, mert szünet nélkül vizsgálgattuk a gépeket. Abban a csoportosításban étkeztünk, ahogy repültünk. Egyik-másik, asztal hiányában, térdén tartotta a tányért. Éjszakára mégis csak gondoskodni kellett róla, hogy valamiképpen pihenjünk. Meghúztuk magunkat egy házban, amelyet erre az alkalomra kibéreltünk. Az ablakokon egyáltalán nem volt üveg. A szél befűjt, a nedvesség csontig hatolt, a vihar szabadon járt-kelt a négy fal között és járta fantasztikus táncát. Egyik-másik tiszt jobbnak látta a gépek szárnyába húzódni. Én ott maradtam és meg is ittam a levét. Ettől a puerto-camposi tartózkodástól jó pár napig lázas voltam.

A vihar negyvennyolc órán át tartott. Végre kiderült az ég. Nem volt vesztegetni való időnk s parancsot adtam az indulásra. De ez sem ment valami simán. A gépek a parton egészen elmerültek a homokban. A szél valóságos homokhegyeket hordott össze az úszótestek körül. Valamennyien, tisztek, motorkezelők, rádiókezelők, a helybeli halászok segítségével, nekikezdünk ennek az újabb munkának és állandóan attól rettegtünk, hogy a vihar újra kitör. Hosszú időbe telt, de végre a gépek vízen voltak!

A felszállás sem történt meg egykönnyen, mert az öblöt két szikla zárja, amelyek közt körülbelül száz méteres nyílás van. A vontatás lehetetlen volt, pedig a gépeket ki kellett vinni a nyílt tengerre, miközben a szél állandóan azzal fenyegetett, hogy a sziklákhöz vágja őket. Motorjaink segítségével mégis kiértünk a megfelelő helyre, azonban időbe telt, míg ezt az utolsó manővert végrehajthattuk.

Mikor végre a levegőben voltam, több mint egy óra hosszát kellett várnom, míg két új rajtársam is felszállt. Ekkor rádiótáviratot küldtem Longónak, hogy induljon külön a maga rajával, minthogy a ciklon még nem csillapodott le teljesen a nyílt tengeren, úgy hogy alaposan táncoltatt bennünket.

Csakugyan a vihar végét még egészen a Sant'Antonio fokig éreztük. Itt szerencsére egészen megváltoztak az időjárásviszonyok. Felbukkant a Nap, hogy kárpótoljon az imént átszenvedett keserőségekért. Aztán erős hátszél nagy

iramban előre hajtott bennünket a cél felé. Két óra alatt Cartagenában voltunk. Később megtudtam, hogy a ciklon Algiron töltötte ki dühét és sok milliós kárt okozott.

Másfél órával utánam megérkezett Los Alcazaresbe Longo őrnagy is három gépével. Mindnyájunkat testvéries szívességgel fogadott Ugarte spanyol ezredes, akinek már több ízben vendégei voltunk, valamint óceánrepülő bajtársaink, akik bizonyosan épp úgy örültek a viszontlátásnak, mint jómagunk. Egy gondolat csillogott mindenkinek a lelkében és szikrázott mindenkinek a szemében: a repülő-csapat meg volt mentve.

HETEDIK FEJEZET.

Cartagenától Kenitraig.

Ugarte ezredes folyton Olaszországról beszélt. Mikor Los Alcazaresbe érkezem, szinte már el is felejttem, hogy spanyol tiszt és olasz bajtársamnak tekintem. A hidroplán-állomáson van egy szoba, amely átvitt értelemben már az enyém. Már tudok tájékozódni akkor is, ha senki sem kísér. A spanyol bajtársak vendégszeretetének olyan megnyilvánulása ez, hogy nincs párja. Otthon érezzük magunkat. Az óceánrepülők nagyon összebarátkoztak velük és a spanyolokkal együtt kettős karban zúgják: «*rataflau*» és «*Kalapunkon, kalapunkon ...*» A Los Alcazaresbe érkezésem után következő napon fogadom a kedves és igen barátságos marchese Magáz tengernagy látogatását. Valamikor Spanyolország vatikáni nagykövete volt Rómában, aztán pedig Primo de Rivera első direktóriumának alelnöke. Nemsokára utána megérkezik a fiatal és igen szimpatikus új kerületi parancsnok, akinek a neve nem jut eszembe. Vele jön régi barátom, Pignatelli herceg, akivel a múlt nyáron néhány igen kellemes percet töltöttünk az «óceányerekek» tréningrepülése alkalmával. Újra meg újra pohárköszöntők hangzanak el, valamennyi csupa jókívánság. Vendégeink tiszteletére a mieink elzúgják az «*Ir-or*»-t. Pignatelli ugyanebben a stílusban felel, de rövidebben: «*Olaszországért. . . bum*». Határtalan, gondtalan jókedv uralkodik. De mi kiérezzük a meleg és őszinte barátságot a spanyolok szavaiból, amelyekben igazi és mélységes szimpátia cseng. Szinte úgy tűnik, mintha az ő kedvükért vállalkoztunk volna erre a raidre, olyan szívesek, annyira nyoma sincs a rendes szertartásosságának, ezeknek az áradozó pillanatoknak mély

meghatottságában. Kolumbusz Kristófra gondolunk, aki Spanyolország dicsőségéért hajózott át a sötét Óceánon . . .

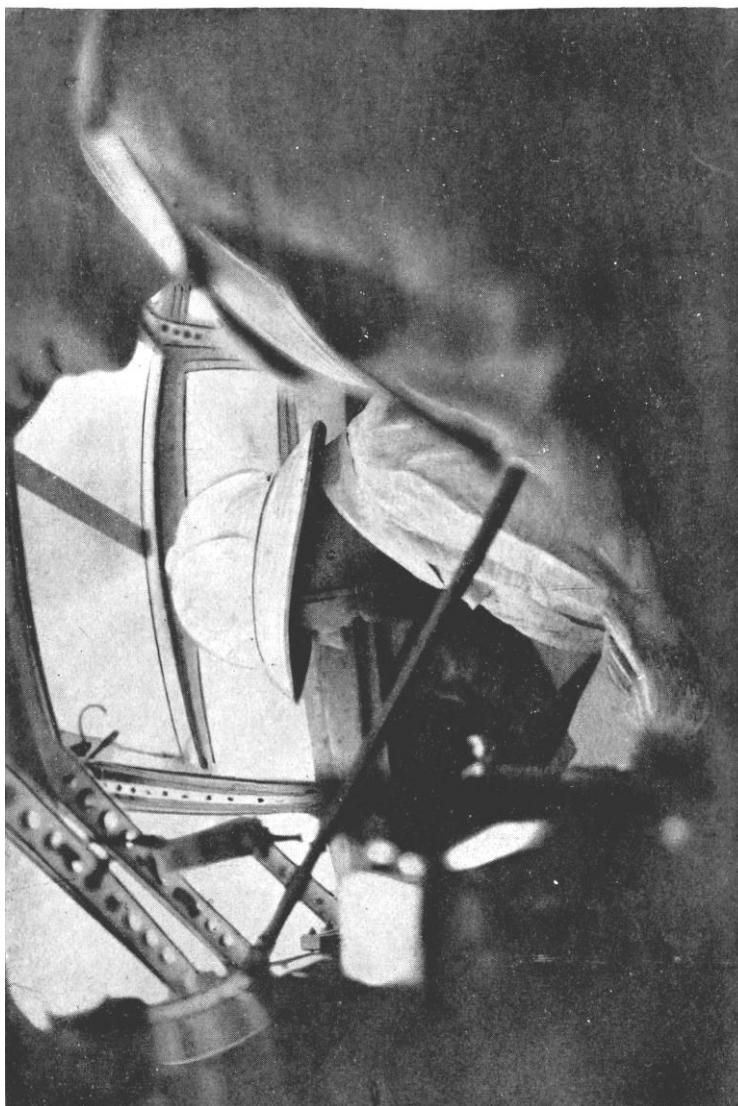
A másfélnapos cartagenai tartózkodás hamar elmúlt. Indulnunk kell, ki kell használnunk a csendes időt, amelyet a ciklon hagyott ránk örökségül. Vasárnap, 21-én, kora hajnalban indulunk. A hidroplánállomás katolikus papja nagyon megbarátkozott velünk. Bejelenti, hogy misét fog mondani értünk. Lelkesedéssel fogadjuk, de azzal a feltétellel, hogy ne tartson nagyon sokáig. Mind igen vallásosak vagyunk, de rendkívül szeretjük a gyors miséket. Barátunk bizonykodik, hogy ebben a tekintetben ő rekordember. Lelkesen megtapsoljuk.

Vasárnap reggelre oltárt állítottak fel a hidroplánállomás partján, szemben a gépeinkkel, Istennek ebben a roppant székesegyházában, amelynek kupolája a derült ég. A rövid szertartásban van valami lenyűgöző varázs. Távolságban a horizont szélén, a hegyek kék vonala húzódik, előttünk a tenger. Ott állunk zárt csoportban s mellettünk a hidroplánállomás minden spanyol tisztje. A mise elején a parancsnok röppentyűt ereszt fel: ez a jelzés arra való, hogy az emberek áhítatosan magukba szálljanak; az Úrfelmutatás pillanata ünnepélyes; az egész katonanépség meghajtja a fejét és letérdel. A mise végén a parancsnok megint röppentyűjelzést ad, mint az elején.

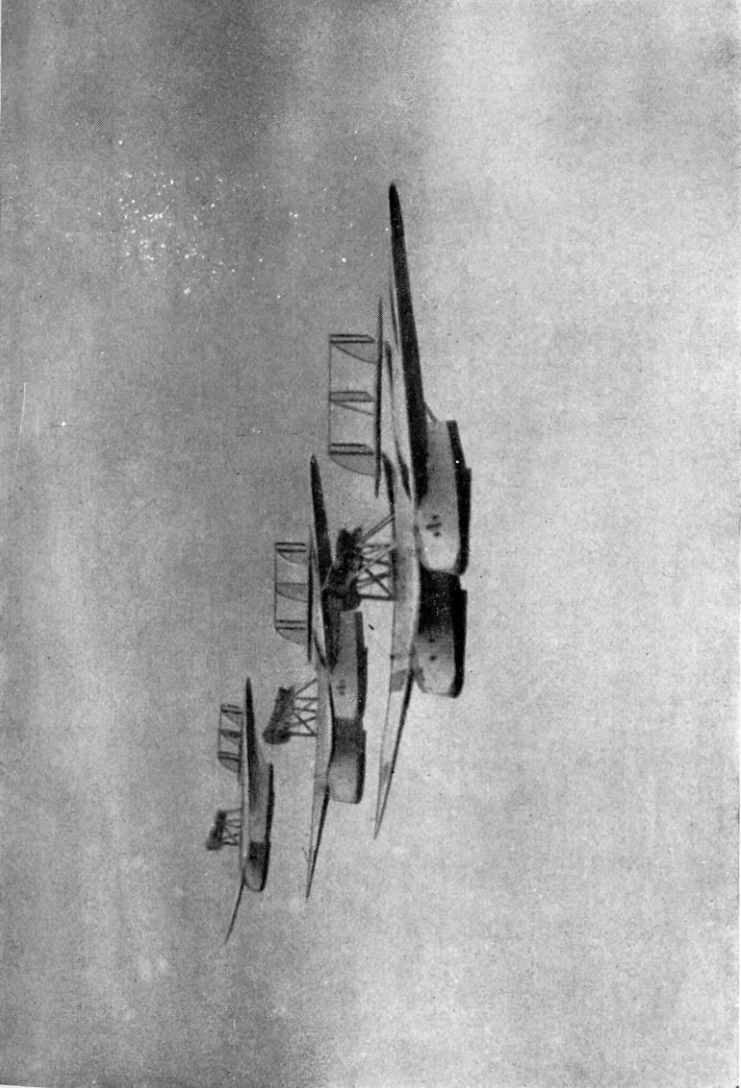
Majdnem nyolc óra: itt az indulás pillanata, összeölelkezünk a spanyolokkal. Pár perc alatt felszállunk. mégpedig valamennyi raj egyszerre. Hatalmas körökben felemelkedünk a majdnem egészen derült égen; minél feljebb jutunk, annál jobban összezugszorodik alattunk a los-alcazaresi tó, amelyet egészen bezárnak az alacsony földnyelvek és kitárul a tengeren és a hegység szinte irreális láncának hátterében Murcia panorámája, a Nao-fok és a Palos-fok között. Az út első része kissé kellemetlen, mert a hegyekből tóduló szél táncoltat bennünket. De amint délfelé haladunk, a szél is elül. Rádiótávíró útján összeköttetésben maradok a los-alcazaresi állomással, amely figyelmeztet, hogy Marini kapitány gépe nem szállt fel, mert tüzet fogott a karburátora és elégték a vezetékai. Kíséretül vele maradt még egy



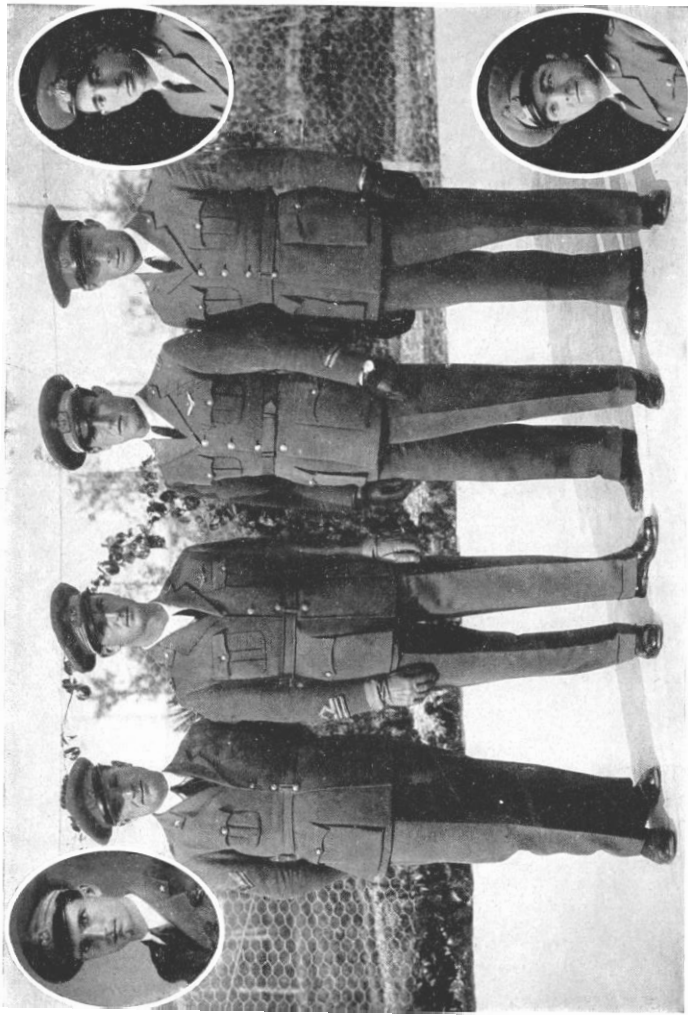
Az egyenlítő felett.



A pilótafülkében, repülés közben.



A cél felé.



Az «Boer» személyezeit.

(Balról jobbra: FELICE NENSI őrmester, LUIGI BOER kapitány, DANILLO BARBICINI főhadnagy, ERCOLE IMBASTARI főzsoldorőster).
A bal felső sarokban MAGDALO AMBROSINO kapitány, a jobb felső sarokban STEAFERINI őrmester, a jobb alsó sarokban Fois őrmester.

gép és megvárja, míg készen lesznek a jelentéktelen javítással, hogy együtt induljanak. Ehhez huszonnégy órára van szükség. Longo őrnagy elhalasztotta indulását, hogy lássa, miről van szó és tájékozódjék. Aztán ő is indul. De jócskán elmaradt kötelékünk mögött és hatalmas iramban ered utánunk, hogy utolérjen.

A Földközi-tenger felett járunk, amely tölcseralakban egyre jobban összeszűkül, egészen a Gibraltári-szorosig. A szoros spanyol-parti földnyelve a keskenyebb. Aguilas és Mojacar, a két kis murciai halászfalu után feltűnik egy hegyfok, amely a Földközi-tenger gyönyörű napfényében fürdik: Capo de Gata. Hirtelen, majdnem derékszögben fordul a part és egyszerre feltárul előttünk az andalúziai hegyek búbajos vonala. Most a kék égen felsejlenek a Sierra Nevada fehér kupolái. Két évvel ezelőtt, mikor Granadába és Sevilába mentünk, elrepültünk felettük. Ritkaság, hogy a hószűz fehérsége fölött nem ragyog a Nap; ez a hatalmas havas hegytömb rendkívüli hatást tesz itt, Európa legszélső déli csücskén, ahol a meleg levegő már az afrikai kontinenst érezteti.

A háromezerötszázméteres Monte Malhacen kimagaslik a Sierra hegrendszeréből: elsuhan alattunk két kis falu, Adra és Motril, az utóbbi vadul rohanó és hatalmasan megduzzadt hegyipatak torkolatánál. Tudom, hogy túl a hegyeken, zöldellő és buja növényzetű földmélyedésben ott rejtőzködik Granada, a varázsos mór város és Granadán túl húzódik a világ egyik legszebb és legpoétikusabb vidéke, az Andaluziai-síkság, ez a búbajos tartomány. De ma nem arra megyünk, egészen másfelé. íme balról, majdnem szemben a Monte Mulhacennel, kinyúlik a tengerbe Afrika első hegyfoka, mint valami éles, háromszögalakú ék. Ez a Trés Forcas-hegyfok, amelynek öblében húzódik meg Melilla arab-spanyol város; észrevesszük, hogy ott kell lennie, a jövő-menő nagy és kis hajókról, amelyek ott nyüzsögnek ebben a gazdag kikötőben. Melillának 1900-ban négyezer lakosa volt, ma ötvenháromezer van. De a civilizációnak ez a pillanatnyi igézete hamarosan eltűnik.

Az afrikai kontinens magas és komor hegyek körvona-

lában jelentkezik. Ezek a Bif-hegység titokzatos alpesi szakadékai, amelyek annyira hasonlítanak Dél-Spanyolország Sierráihoz. A távolban a napfény zuhatagában, gyönyörű rózsaszínben felbukkannak azok a hegyek, amelyek között Abd-el-Krim lázadása kirobbant és hónapokon át sakkban tartotta a civilizált Európa hadseregeit. Csupán Melilla és Ceuta előtt van keskeny síkság; a marokkói partot mindenütt hegyek borítják. A Bif-hegység körvonalai egyre meredekebbek és szakadékosabbak, csupasz csúcsaikkal kirajzolódnak az égboltozaton. Egyre több a párhuzamos vonalú hegylánc és Afrika e szélső partszegélyének panorámája fenyegető és vad arculatot ölt.

Miközben kifogástalan zárt kötelékben repülünk, közeledünk ahhoz a nagy ívhez, amelyet a két kontinens alkot nyugaton s amelynek pontosan közepében van a Gibraltáriszoros. A két parton innen is, túl is berber és spanyol falvak vannak. A külsejük is, a színük is egyforma. A távolban feltűnik Marbella spanyol városka, gyönyörű szőlőskertek közepében, amelyek még vöröslenek az őszi napsütésben; a város mindössze egy csomó fehér házikó, a tenger felé ereszkedő dombon. Majdnem pontosan vele szemben az afrikai parton ott van Tetuan városa. Ívalakban épült a hegyek óriási amfiteátrumában, két vagy három terrazon. Negyvenháromezer lakosa van. A házai épp olyan aprók és fehérek, mint a spanyol város házai, csak éppen karcsú minarettek emelkednek köztük.

Tekintetünket most egészen leköti Gibraltár komor, szürke sarkantyúja, amely oly torz és hegyes, mintha a Teremtő csupa szeszélyből vágta volna bele a kemény sziklába. A természet tréfájából csupán keskeny és alacsony földnyelv köti össze az európai kontinenssel. Ez a kis föld-sáv összemosódik a tenger színével és Gibraltár úgy mered fel a vízből, mint valami hatalmas szelindek, amelyet azért állítottak ide a szoros nyílásához, hogy őrizze az átjárást a tengerek urai, az angolok kedvéért. A Földközi-tenger felé néző részén a legcsekélyebb nyoma sincs vegetációnak, a leg-halványabb jele sincs emberi életnek. A legmagasabb ponttól egészen a tengerig torz és csupasz szürke gerince egy-

hangú és lapos, mint valami roppant acéllemez. Lehetetlen-ség volna megmászni ezt a roppant meredek és egyenletes hegyhátat; a sziklatömb természetes vadságát az angolok tetézték a maguk művével; a szakadékos hegyoldalakat nagy területen telerakták hatalmas cementgátakkal. Vájjon arra valók ezek, hogy összegyűjtsék az esővizet? Bizonyosan, mert a Gibraltári sarkantyún nincs egyetlenegy forrás sem, nincs egyetlenegy csepp víz sem és az apró sziklás félsziget keleti oldalán víz nélkül nem maradhatnának meg és nem virulhatnának a kertek, ott a pompás kis villák körül, amelyeket az angol tisztek építtettek s amelyekkel ezt a sziklás zugot valóságos paradicsommá varázsolták; azonban mi, akik a Földközi-tengerről jövünk, Gibraltár cement-építményeiben is csupán a túlságosan óvatos védelmi rendszer egyik elemét látjuk.

Ceuta városa a szoros afrikai végében kedves és csinos, csupa bűbajos keleti varázs, amint ott nyújtózkodik a pálmák sűrű zöldjében, kis öbölben, mint valami apró tengeri gyöngyagyló. Hatalmas kört írunk le Gibraltár irányában, hogy megvárjuk Longo őrnagyot, aki utánunk siet. De Longo átvágott a tengeri afrikai kiszögellésen és közvetlenül kijutott az Atlanti-óceánra. Most előttünk van és nekünk kell a nyomába erednünk.

Minél beljebb jutunk a szorosban, annál jobban erősödik a szél. Az Atlanti-óceán már felénk küldi üdvözlését s úgyszólván a lehelletét. A Földközi-tenger utolsó üdvözlete nem valami barátságos: a *Mare Nostrum* meg akarja mutatni következetes jellemét. Kevéssel Gibraltár előtt hatalmas felhőzet borítja be az eget és esőt zúdít ránk. Szerencsére erős iramban haladunk. Kis idő múlva kijutunk a felhőből, az ég egészen kiderül felettünk.

Afrika és Európa falai között a tenger hosszúra nyúlik, mint valami tekergődző, csillogó kék kígyó. A szorosban minden nép gőzhajói hemzsegnek. Szinte azt mondaná az ember, hogy állnak, ha nem szállna fel kéményeikből füstszalag és nem terül le végig a tengeren, nem oszlana szét a szél irányában. Motoraink zúgása betölti az egész szorost. Ez az utolsó, amit Európából látunk. Egyre jobban közele-

dünk az Óceánhoz, amely kitárja a szemeink előtt háttartalan zöld-azúr panorámáját; szél fodrozza a hullámain, amelyek szinte rohannak a véghetetlen messzeségbe.

Már szárnyainkat is az Óceán szele csapdossa és arra kényszerít, hogy keservesen megküzdjünk minden lépésnyi előrehaladásért a kobaltkék égen. De ki tudná leírni a mámort, amelyet szívünknek okoz, ki tudná leírni azt a büszke érzést, ami a mellünket dagasztja, azt a mámort, amelyet ebben az órában méltán nevezhetnénk a rémület mámorának? Íme a vakmerő vállalkozásunk számára kiszabott küzdőtér: hatalmas, mint az ég. Legyőzni ezt a végtelenséget, leigázni és akaratumk alá vetni a háttartalan Óceánt, egyetlen repülőúttal összekötni két kontinenst, amelyeket az óceán annyi századon át elválasztott egymástól, úgy hogy nem is ismerték egymást: — íme olyan feladat, amelyért érdemes élni az életet, még annak a kockázatnak az árán is, hogy egyszerismindenkorra áldozatul dobjuk oda neki.

Felhőtlen tiszta levegőben megkerüljük az Espartel-fokot, amelyen mint fehér torony emelkedik Tanger nemzetközi város, Afrika utolsó őrszeme az európai kontinens felé.

Tangernek negyvenhatezer lakosa van; forgalma a két tengeren és a szárazföld belseje felé igen élénk. Amikor a magasból nézzük, azonnal meglátjuk, milyen nagy stratégiai fontossága . . . volt egykor. A nagy világítótornyon, amely az Espartel-fok fölött fénylik, ott lobog minden európai nemzet zászlaja. A kikötő nem valami túlságosan nagy védelmet nyújt a gőzhajóknak, de mindennemű utánpótlást meg tud nekik adni. Hiszen rendkívül termékeny vidék középpontjában van. Most elhajlunk dél felé és elszántan hátat fordítunk Európának.

Balról állandóan látjuk a marokkói partot. Larache városka apró kis óceáni kikötő a spanyol zónában: innen vasút vezet a francia Marokko területe felé. Valamivel lejjebb csakugyan kezdődik az a roppant afrikai földterület, amelyet Franciaország az Atlanti-óceán partján megszerzett magának. Marokkó festői látvány. A területe enyhén hullámos a szoros felé, tehát fokozatosan mindinkább sík. Széles, gyönyörű zöld csíkok váltakoznak kiégett fensíkok-

kai és nyomorúságos *sebkéssel*. Azonban a művelt és termékeny terület, amely szép szabályos négyszögekre van osztva, amelyet utak szelnek át, szóval, amely intelligens emberi gondozás alatt van, nemsokára nagyobb kiterjedésű lesz, mint a terméketlen zóna. A gazdagság mily roppant forrásaival rendelkezik Franciaország! Milyen szívósan és tervszerűen rendezi és vezeti afrikai gyarmatait! A repülést állandóan változatossá teszi ez a gyönyörű természeti panoráma és azok a gondolatok, amelyeket ez sugall.

Négy és fél órája vagyunk már a levegőben és még egyáltalán nem vagyunk fáradtak. Egy óra tájban feltűnik előttünk a legnagyobb marokkói folyam, a Sebu torkolata. Sárgálló vize legyezőalakban megfesti az óceánt. Mielőtt beleömlenék az Atlanti-óceánba, széles kanyarulatokkal ott vesztegel a deltában és csakugyan jó szolgálatokat tesz a tartománynak, mint kikötő.

Most feltűnik Kenitra városka és kikötője. Néhány gőzös megy felfelé a rövid folyamszakaszon a kikötőig, mi pedig felette repülünk. Kenitra fejlődése azoknak a munkáknak köszönhető, amelyeket a franciák végeztek 1921 óta, hogy a Sebu szélső ágát még óceánjáró gőzösök számára is hajózhatóvá tegyék. Kört akarunk leírni Rabat fölött is, amely harminc kilométernyire van innen, de megtudom, hogy Valle egyik mágnesének burkolata meglazult és elrendelem a leszállást. Rajaink hirtelen leszállnak a kenitrai öbölben.

A magasból látni az egyetlen sorban elhelyezett bóják vonalát; apró zászlóik jelzik rajta azt a helyet, amelyet minden rajnak el kell foglalnia. A leszállás rajonkint történik, egyenes vonalban. Azok a gépek, amelyek sorukra várnak a levegőben, balra köröznek. Simán leérünk a vízre és a magunk erejéből sietünk a bójákhoz. Ott vár bennünket Ouasconi őrnagy és Klinger főhadnagy.

Meglehetősen hosszú idő telik bele, míg lehorgonyozzuk a gépeket, mivel a folyó sodra igen erős. De minden jól megy. Kiszállunk a partra, algeri lövészek sorfala között. A franciák pompásan megszervezték a rendfenntartó szolgálatot. Talán tudomásukra jutott, hogy olasz emigránsok

valami udvariatlan tréfát akarnak elkövetni? Nem tudom. Annyi bizonyos, hogy a tisztjeim méltó választ adnának az ilyesmire, ha a franciák nem is mozgósították volna a lövészeket. De nem történik semmi. Ellépek a tiszteletünkre felsorakozott díszszázad arcvonala előtt. A francia hatóságok rendkívül udvariasan fogadnak, gratulálnak a megtett úthoz és ahhoz is, amely még ránk vár. Hét gépből álló cirkálórój, amelynek parancsnoka Pelletier D'Oisy, a nagy francia bajnok, ott repked felettünk és vidám zúgása betölti az eget.

Az elnök nevében Hogues tábornok üdvözl. Finom és udvarias férfi; szárnysegédje volt a nagy Liautey marsallnak, aki Marokkót kolonizálta; rendelkezésemre áll, hogy a városban kalauzoljon. Alig érünk a szállodába, rögtön elindulok, hogy látogatást tegyek Saint rezidensnél.

Franciaország képviselője Rabatban lakik, a kertté varázsolt berber városban.

Az autót, amelyen végigrohanunk Rabat felé, gyönyörű és versenyre kelhetne Európa legmodernebb útjaival. A rezidens mórstíliú palotája, pompás parkok és kertek közepében, valóságos királyi palota. A bejáratnál gyalogos tengerészszázad vár zenével. Eljátsszák a Marcia Realet, azután a Marseillaisét; valamennyien merev vigyázz-állásban hallgatjuk végig az olasz és a francia himnuszt. Kíséretben van Armangaud is, a híres repülő, a francia légi hadsereg hadosztálytábornoka, ő és Hogues vezet be a pazar terembe, ahol a rezidens vár rám. Saint úr szertartásosan fogad; az a kifinomult francia stílus ez, amely annyira jellemző a harmadik köztársaságra. Ismételten hízelgően nyilatkozik rólam s érdeklődik raidünk iránt, mindent rendelkezésünkre bocsát, nekem és személyzetemnek, amire csak szükségünk lehet: a vendégszeretete csupa melegség. Pezsgőt szolgálnak fel. Saint úr megkér, hogy jelentsem hódolatát Mussolini úrnak. Biztosítom, hogy szíves előzenységét úgvis jelentettem volna az olasz kormány fejének és már most hálás köszönetet mondok neki. Mikor távozom a palotából, a tengerészenekar megint rázendít a Marcia Reale-ra és a Marseillaise-re.

Visszatérek Kenitrába. Kenitra főellenőre, vagyis helyi kormányzója, meghív «ünnepi poharzásra» és miközben együtt vagyunk a Francia Házban, megszólal a marokkói katonazenekar, amelynek csak kétféle hangszere van: trombita és dob. Francia bajtársunk, Pelletier D'Oisy a bennszülöttek erkölceit és szokásait magyarázgatja. Pelletiert aviatikusával együtt meghívjuk ebédre és az órák kellemesen telnek társaságukban.

Ebben az időszakban nem sok olasz tartózkodik a gyarmaton. Eredményesen és közmegebecsülésre dolgoztak itt a múlt években, mikor Franciaország óriási közmunkákat kezdeményezett, amelyeket már befejeztek vagy abba hagytak.

Van köztük egy igen előkelő társadalmi állású úr, aki velünk tölti ezeket az órákat. Már megérkezésünk előtt tudtam, hogy mi a legkedveltebb és legtöbbet ismételt szellemessége, mikor újonnan jött olaszokkal találkozik:

— Hogy érzi magát Rabatban?

— Hát . . . csak úgy . . . Rabatolok!

Természetesen mi is feltesszük a kérdést, amelyet anynyira vár. De nem sikerül befejeznie feleletét, mert kórusban a szavába vágunk:

— Igen . . . igen . . . tudjuk: rabatol!

Van egy másik, ugyancsak tekintélyes férfiú, aki egyszer csak félrehív, hogy egészen bizonyosan senki se hallgat-hasson ki bennünket s halkán és fojtott hangon ezt mondja:

— Kegyelmes uram, tessék vigyázni. . . Pár nappal ezelőtt itt a környéken csavargott egy nagyon veszedelmes antifasiszta emigráns . . .

— ???

— Igen, kegyelmes uram, a hírhedt Schiff Giorgini. . .

A titokzatos leleplezés varázsa harsány kacagásomra azonnal megtört.

— Schiff Giorgini? . . . Efelől nyugodt lehet! Ha találkozunk vele, azonnal pókerezni hív! A póker-asztalnál csakugyan veszedelmes, mert rekordember: egyszer hetvenkét órán át egyfolytában játszott!

Optikai csalódások, amik könnyen megesnek ily rop-pant távolságban az anyaországtól!

Szeretnék másnap reggel tovább indulni, de az utolsó pillanatban le kell mondanom róla, mert sűrű köd üli meg a folyó partjait. A franciák a kedvemért kirándulást rendeznek Fezbe, a berberék szent városába, a szultán székhelyére. Nem tarthatok velük, mert rettenetes hűléssel s meglehet, hogy kezdődő tüdőgyulladással adom meg az árát azoknak a szörnyű óráknak, amiket Majorca szigetén, Puerto Camposban töltöttünk az esőben. Nagy láz tör ki rajtam. Longo őrnagy a házi orvosom. Tengerészmódra gyógyít, erős alkoholmasszázsokkal és jódtinktúra-ecsetelésekkel. Eleinte nem bízom a dologban, de aztán el kell ismernem, hogy a gyógymódja kitűnő, mert estére elmúlik a lázam.

Közben megjelenik Kenitra fölött és szerencsésen kiköt Los Alcazaresben maradt két aviatikusunk. Most már a csoportnak mind a tizennégy gépe készen áll az indulásra.

NYOLCADIK FEJEZET.

Szomorú partok.

A Sebu öblében még alig derengenek a hajnal első sugarai, mikor már minden készen áll, hogy behajózzunk. Ma reggel jelentékenyen korábban volt az ébresztő. Furcsa, hogy hideg van. Mikor Olaszországból elindultunk ebben a kora téli időszakban, az időjárás még enyhe volt: itt fel kell vennünk nehéz egyenruhánkat és tetejébe még a köpenyünket is.

A vidék körülöttünk még a szürkület félhomályában szendereg. A Sebu, amint a tenger felé halad, lapos és bűzös mocsárrá terpeszkedik. De ez a víztükör, amelyről fel fogunk repülni, viharos sodrú és alattomos. Kavargó vize bizony szomorú látvány. Már nagyon szeretnénk indulni dél felé. Négy óra harminc perckor minden kész a behajózáshoz; ötkor a személyzet a gépeken van. Azonnal felszállhatnánk, de nehéz köd ereszkedik a folyóra. Még köd is, Afrikában! De szóról-szóra így van. Felteszem magamban a kérdést, vajjon Sebugban vagyok-e vagy a fölséges Po folyam valamelyik ágában, Goro vagy Mesola táján . . .

Például nem látjuk a partokat. Meg keli várunk, hogy felszálljon a köd. Gondviselészerű szélroham jön segítségünkre: az egyik part kitisztul. Körülbelül nyolc óra. Parancsot adok az indulásra.

A rabati meteorológiai állomás kedvező híreket közöl a levegő- és tengerviszonyokra vonatkozólag egészen a trópus vonaláig, ahol ma le fogunk szállni, meglehetősen hosszú, több mint 1500 kilométeres navigálás után. Egyelőre összeköttetésben marad velünk repülés közben is a kenitrai

rádióállomás, aztán a Juby-fok, később pedig Villa Cisneros rádióállomásának körzetébe jutunk. A felszállás a szabályszerű és megszokott gyorsasággal történik, ámbar a folyó sodra megnehezíti és a terhelés is meglehetősen nagy: 4000 kg.

Alig emelkedünk ötven méternyi magasságba, feltűnik a horizonton az Atlanti-óceán határtalan azúrja, amelyet eddig alacsony földszáv takart el előlünk.

Nekivágunk egyenesen a tengernek. Rádiótávirat útján tudatom Rómával indulásunk időpontját. Kevéssel utóbb közlik velem, hogy a Cannistracci-Vercelloni gép nem szállt fel. A folyó nedvessége befolyásolta kis indítómotorját, amely nem működött. Kiszámítom, hogy eddig körülbelül egy óra időt vesztek és oktalanság lenne arra szorítani őket, hogy éjjel érkezzenek Villa Cisnerosba. Ennélfogva parancsot adok nekik, hogy csak másnap reggel induljanak.

Most nem kell egyebet tennünk, mint a marokkói part mentén haladnunk, amelyen a Kenitra-Casablancai francia vasútvonal fut. Fehér felhőfoszlányok úsznak a levegőben. A napfény előnti őket. Olyanok, mint finom légi medúzák. De nyugat felé sűrűbb és szürkébb ködfüggöny takarja az ég ívét az Atlanti-óceán fölött. Feltűnik előttünk egy folyammer, amely kígyó vonalban halad a tenger felé. Ez az Uadi Gron. Balpartján ott van Sale városka; jobbszéljén látjuk a magasból a nagy kiterjedésű és festői Rabat várost, ahol tegnap autón voltunk. Elgondolkozom ezeknek az ősi berber városoknak a sorsán.

A franciák a két afrikai gócpontot egy nagy városban egyesítették, amelynek a lakossága már felül van a hatvan-ezren.

Rabat volt az összekötő kapocs Északi- és Déli-Marokko között, középúton Fez és Marakes, a két szent város között. A karavánok Rabatból kénytelenek voltak a tengerparton haladni, mert lehetetlenség volt a két várost úttal összekötni az ország belsejében, amelyet egészen elborítanak a Közép-Atlaszhegység nyúlványai és megszagatnak a folyamok mély völgyei, amelyeken az év jó néhány hónapjában nem lehet átkelni. A franciák még növelték Rabat fon-

tosságát úgy, hogy összekötötték a Sale végső ágaival és kitűnő kikötővé építették ki.

Nem csupán kereskedelmi szempontból akartak ebből a kedves kis városból olyan bázist teremteni, ahonnan beljebb hatolhatnak az ország belsejébe, hanem katonai szempontból is és ezt tegnap állapítottuk meg. Nem annyira Casablancában, mint inkább Rabatban összpontosították a rifek lázadása alkalmával a távoli anyaország katonáit, fegyvereit és munícióit.

Szeretnék rögtön üdvözetet küldeni a levegőn keresztül Saint rezidensnek, aki oly kitűnő barátsággal fogadta csapatunkat. De megvárom, míg a francia terület határára érünk.

Még néhány száz kilométer és miután átrepülünk a kis Fedhala falu felett, egyszerre csak felbukkan a távolban Casablanca hatalmas, sápadt foltja. A legbájosabb afrikai városok egyike ez, az óceáni Marokko gyöngye, amelyet a franciák, különösen pedig Liautey marsall, afféle afrikai Granadává varázsoltak. A városnak több mint százezer lakosa van. De központi fekvésénél, kikötőjének természetes alkatánál s annál a különleges fontosságnál fogva, amelyet a franciák adtak neki, ma már a fekete kontinens legszebb és legígéretesebb metropolisai közé emelkedett és méltó arra, hogy Alger, Tunisz, Tripolisz, sőt talán Alexandria és Cairo mellett emlegessék. Magasan kiemelkedő kasbájával tipikusan arab-mór jellegű város. Az új épületek is ebben a stílusban épültek; büszkén nyúlnak az égbe minaretjeinek merész csúcsai s moséinak kövér kupolái, valamint a hófehér paloták csonka és négyszögletes tornyai, áttört csipkés díszítésükkel, két-három nyílású oszlopos ablakaikkal, amelyeknek íve fönt csúcsban végződik. Liautey, a nagy francia kormányzó rajongott az arab művészetért, az arab szokásokért, sőt, bár buzgó katolikus volt, az arab vallásért is. Az ő idejében, az európai háború és a rifek lázadása előtt, ami hirtelen feleszmélés és rettenetes csalódás volt, az elegáns marsallt annyira hatalmába kerítette az ország jellegzetessége és a mór varázs, hogy némileg az új muzulmán világ modern profétájának tekintette magát.

Szeretett arabul beszélni, arab módra öltözködni és a mosékban imádkozni. A franciák az ő hatása alatt nekivadultak és Casablancában meg akarták teremteni a berberiek Atlanti-óceáni Mekkáját. Innen, ahol most repülünk, könnyű észrevenni azt a vakító fehérséget, amely a «Ville Lumière» pazar pompáját összefűzi a varázsos arab-mór szépségekkel.

Legjobban meglep bennünket az a kísérlet, hogy a franciák mesterséges vegetációt teremtettek, apró pálmaoázisokat ültettek a part egyik szakaszán, amelyet a természet meddőségre kárhoztatott és átengedett a sivatagi homok szeszélyeinek. Minden ház mellett van kert, minden téren és minden úton pálmák nőnek. Ott, ahol legintenzívebb volt az európai civilizáció hatása s ahol a legnagyobb vagyonok halmozódtak fel, nyoma sincs Európának: sőt az ilyen helyeken szándékosan hangsúlyozták a berber jelleget és stílust: az állami hivatalok, bankok, kaszárnyák, mind arab stílusúak! Micsoda furcsaság! Pedig az igazi marokkóiak Casablancában nincsenek többen negyvenezernél; a lakosság többi része a legkülönbözőbb színes fajtákból áll, amelyek Casablancában összeverődtek. Oda vonzotta őket az üzlet láza és a könnyű kereset; jellegtelen afrikai korcskeverék ez. Majd meglátjuk, milyen jövő vár a fehér városra ama politikai változás után, amelyet a franciák kénytelenek voltak életbeléptetni a marokkói lázadás után. Casablanca és szelíd, zöldellő környéke minden odaérkező európai szemében mindig bámulatos példája marad az intenzív gyarmatosításnak.

Keringünk a levegőben, annak jeléül, hogy köszönteni akarjuk Marokko fehér fővárosát és innen küldöm el táviratomat Saintnek: az olaszoknak van érzékük a lovagiasság minden megnyilvánulása iránt. Tovább haladunk dél felé a part mentén, ahol rengeteg a lekaszált legelő és imitt-amott néhány arab kert látszik a tipikus kúttal. Következnek egyéb folyammedrek, félköralakú alacsony dombok között, aztán Aszemur és Mazagan falvak, bárkáktól hemzseggő apró kikötőjükkal. De rögtön utána egyenesen átvágunk a roppant óceán-bemélyedésen, amely hatalmas ívet kanyarít a kontinensbe és kijutunk a nyílt tengerre.

Így repülünk körülbelül három és fél órát, erős hátszéllel.

Balra feltűnik az utolsó előhegy, amely a hatalmas Atlaszból kinyúlik a tengerbe: a Gebei Likum, a Gebei Glau, a Bibaumi-hegyfok és szoros, fehér hóval fedett hatalmas, három-négyezer méterig felnyúló tömbjei. De már messze suhannak előlünk. Már a szabad tengeri levegőt szívjuk, amely egyre melegebbé válik.

Minél jobban haladunk dél felé, annál inkább megszűnik az élet minden jele. Csak a motorunk zúg, csak a légszavarunk forog eszeveszetten és a szívünk virraszt. Az óceáni szél néha-néha erőre kap, néha meg lecsendesedik.

Az Óceánon valami csodálatos nyugalom, valami tökéletes csend varázsa ül. Szívünk vidáman ver a motor ritmusának ütemére, gyors, erőteljes taktusban. Ez az afrikai napfény gyönyörűség szédületbe ringat, amelyben összefolyik előttünk az ég ragyogása és az óceán vakító tükre. Szeplőtelenül gyönyörű nap ez. Csodálatosan tündöklő. A mély kék tengerről egyre erősebb fény lövell felénk.

A Nun-fokot, amelyet magunk mögött hagyunk, a nélkül, hogy láttuk volna, már csak határtalan vizektől övezett élénk színű tájképnek látjuk. Valamivel a Juby-fok fölött megint feltűnik a part.

Én már a legkülönösebb és a legkülönfélébb tájakat láttam repülőútjaim alkalmával; mindenféle irányban átszeltem a Libiai-sivatagot, a határtalan és szomorú Gefarát. Ámbár, mikor a tripolisi sivatag pusztaságokon átrepül az ember, összeszorul a szíve és megriad, mégis mindenütt kibukkan a homokból egy-egy sötétebb folt, valami kis nyomorúságos, de szívós növényzet. És Libiában, egy-egy homok-dűne mögött, egy-egy kákasövényvel kerített mélyedésben, nem nehéz felfedezni nomád nyájak nyüzsgését s néha-néha egy-egy beduin sátrat, egy füstcsíkot, amely elárulja az emberi életet, vagy egy-egy pálmakoronát, amelyet a nap kirajzol a kiégett földön. Itt azonban semmi, de semmi. Csak homok és homok, amelyet függőlegesen nyilaznak a Nap kérlelhetetlen sugarai. A föld elképzeltlenül izzik, határtalanul, véghetetlenül, fuldokolva. Ez a titokza-

tos, a maga meztelenségében tragikus, sívó, kopár, mindenütt egyformán egyhangú sárga Aranypart. Ez a sivatagpart a Nun-f oknál kezdődik, lapos ívben folytatódik a Juby-fokig és változatlanul ilyen marad egészen Villa Cisnerosig, amely mai állomásunk. Jaj volna leszállni ezeken az irtózatos partokon! Cagnával együtt felemlegetjük a spanyol pilóták, meg a *Latécoère* francia vonal pilótáinak borzalmas kalandjait, akiket nomád rablók elfogtak és az ország belsejébe hurcoltak: Marcel Keyne, Odoard Serre, Mermoz pilóta, Pivot és Vidal aviatikusok irtózatos sorsát. De gépünk a fáradtság legkisebb jele nélkül halad előre. Végre is a szem hozzászokik a halott vidékhez, amely felett átrepülünk és végül már valami vad csodálkozást ébreszt a lelkünkben ezek iránt a roppant méretek iránt. Még néhány órai navigálás van hátra. Talán a sivatag igézete nyugtáz le, amely érzéketleníti szorongásunkat, mint a kígyó tekintete. Agyunkat tudatos közömbösség zsibbasztja. Roppant fémbogarunk nyeli a kilométereket, átrepüli a vad hegyfokokat, zúgásával felveri a pusztaságokat, legyőzi a tengert és a sivatagot. Valami furcsa alvajáró állapot hatalmasodik el rajtunk. Eltompult az időérzésünk. Akaratunk éber ellenőrzése nélkül könnyen átadnók magunkat valami édes szendergésnek.

Ellenállhatatlan vágy támad bennünk, hogy emberek közé kerüljünk; vágyódunk házak, falak, valami zöld után, hogy kiszabaduljanak a sivatag varázsából. A Juby-fok — kis földnyelv a tengerben, repülőtér a homokon, kis négy-szögletes fehér erődítmény, kazamatta vagy kaszárnya, vagy börtön, komor vár, amelyből magasba mered a rádió-állomás antennája — elsuhan alattunk vigasztalan magányosságában. Nincs egyetlen friss füves tér a környékén, nincs egyetlen fa sem a földjén, csak épp néhány kis bárka a tengeren. Továbbrepülünk a sivár homok felett. Pár ilyen gyanús bárkával már találkoztunk és még néhányal fogunk találkozni a part mentén. Nem valami szívderítő látvány. Teli vannak mórokkal, akik ezeken a partokon nagy haszonnal folytatják az «aviatikai ipart». Az erődítményből a min-

dig lovagias spanyolok, hűséges bajtársaink, roppant zászlót lengetnek, zsebkendőket lobogtatnak, élénk gesztusokkal üdvözletet integetnek. Isten veletek barátaink, «bajt a messzi út» és a Juby-fok nem csábít bennünket rendkívüli leszállásra ...

Tovább repülünk a sivár homok felett.

Eszembe jut egy régi legenda, amely az Aranypart mórjainak ismeretlen fővárosáról beszél. Állítólag Smara a neve — nagyon romantikus név — és állítólag az ország belsejében épült, a Segueie-el-Hamra kiszáradt medrében, amely felett átrepülünk. Azt mondják, hogy oda még fehér ember sohasem tette be a lábát. Körülbelül háromszáz kilométernyire lehet a parttól. Elhaladunk pontosan El Mers öble felett; talán ennek az irányában van Smara, a mór gyönyörűségek állítólagos városa. Érdeklődöm felőle repülő-társamnál, aki egy évvel ezelőtt átrepült már e területek felett. Csak biztos aeroplán kellene hozzá, sok benzin és jó műszerek, hogy elmenjünk megnézni. De nincsenek térképeink, nincsenek tájékozási pontok az Aranypart végtelen sivatagjában. Maguknak a spanyoloknak sem jutott soha eszükbe, hogy elinduljanak megkeresni. Nekünk ma más dolgunk volt.

Már dél van. Megkérdem Cagnától: Van étvágyad? — Hát volna éppen — feleli és ebből megértem, hogy nagyon éhes. Rendben van: fölséges ebédet találok neki: egy doboz húskonzervet, ásványvizet, egy liter feketekávé.

Alattunk kevés a látnivaló: a Juby-fok már elvész a végtelen tenger ködében. De egyszerre kis fekete folt tűnik fel a tengeren; lassankint jobban ki tudjuk venni, hajóalakolt ölt, gyönyörű hadihajó, az egyik kísérőhajónk, talán az «*Usodimare*». Elrepülök fölötte a gépemmel. A tengerészek mind a fedélzeten vannak. Felkapaszkodtak a legmagasabb hidakra és száz kar hadonászva üdvözletet integet; bizonyosan felénk kiáltják baráti jókívánságaikat. Maguk a tiszték is mind bennünket néznek a parancsnoki hídról és a repülésünk keltette izgalom oly nagy, hogy megfedkeznek a szigorú tengerészszabályokról: széttárják a karjukat és

hadonásznak, így köszöntenek bennünket. Kimondhatatlan öröm pillanata ez. A matrózok óriási zászlót vittek fel az előfedélzetre és lobogtatják a szélben.

A Juby-foktól Villa Cisnerosig körülbelül hatszáz kilométer, tehát még háromórás repülés. Előre, mindig csak előre! A tenger hosszú hullámokat ver, erősen himbálja a hajót, de minket nem aggaszt. E helyett olyan tüneménynek vagyunk tanúi, amely számunkra egészen új. Homokfelhőket látunk. Itt is, ott is valami seszínű réteg vagy sárgálló felhő függ a part felett, ég és föld között.

A szél elhordja a sárga homokot a sivatagon nagyon messzire; néha egészen a Kanári szigetekig, háromszáz kilométernyire be az Óceánba. Tudjuk, hogy a homok kárt tehet a motorokban. Azt is tudom, hogy a határtalan sivatag fölé néha valami sűrű ködöt repít a levegőbe, amely behatol a torokba és a szemekbe; tudom, hogy néha képzeletbeli kastélyokat, bútorokat, halvány oszlopokat, négyszögletes bástyákat, tömör falakat varázsol a levegőbe; afféle délibáb, amely már nem egy repülőgépet sodort vesztébe.

Meg kell kerülni ezeket a homokfellegeket, amelyekkel később is találkozni fogunk, ha nem akarjuk beszívni a száraz és fojtó levegőt. Így is teszünk és balra elhagyjuk őket; azért mégis csak kiszárad a torkunk.

Elhaladunk a Bojador-fok, a Roqueta-hegyfok, a Carnet-fok, a Levenne-iok fölött, amelyek lakatlan tájékozási pontok a tengerész-térképeken.

A parton csak egy kis csoport toprongyos mórt látunk. Mint bárkás cimboráik, ők is csak arra várnak, hogy valamelyik gépünk megsérüljön, ami valóságos Istenáldás az ő iparukban. Van olyan is, aki közeledtünkre futni kezd és eltűnik. Talán a puskájáért szaladt?

Végre feltűnik egy földnyelv, amely tíz kilométernyire nyúlik a tengerbe, Dakhla-félsziget, amelynek végében felsejlenek egy komor szürke építmény sötét és vaskos vonalai és a megszokott rádióantenna. Schol fa, schol tenyérszöld folt. Van azonban fal, amely körülveszi az egész tele-

pet. Cagna járt már itt egy évvel ezelőtt és figyelmeztet, hogy megérkeztünk.

Ez Villa Cisneros. A Nap éppen lebukni készül az Óceánba. Az alkony friss bíbora úszik a levegőben. Kikötünk a félsziget és a szárazföld közötti tengeröbölben, még pedig rajonkint, oly szabályszerűen, mintha főpróba volna. A tenger *friss*, vagyis enyhén hullámzik az északkeleti szélben.

A ssúk kis öbölben spanyol ágyúaszád horgonyoz, amely, miközben kikötünk, díszlövéseket ad. A neve *Canova de Castillo*.

A villa-cisnerosi bázist Franco Cavallarín kapitány szervezte meg, aki a Királyi Légiszolgalat motorcsónakján jön elénk, amelyet az *Alice* hajó hozott ide. Az elképzelhető legzamatosabb velencei tájszólással beszél; derék chioggiai fiú.

A gépeket nem csekély fáradtság árán azonnal lehorgonyozzák és megkezdődik a pilóták kiszállítása a partra. A szárazföldön a spanyol hadsereg egyik főhadnagya vár, aki a Szahara kormányzói tiszttét tölti be és a spanyol légi-hadsereg egyik főhadnagya.

Minden tőlük telhetőt megtesznek ünneplésünkre, Olaszország fezi alkonzuljávai együtt, aki erre az alkalomra Villa Cisnerosba jött. A spanyolok tekintete büszke és szomorú, van benne valami előkelőség, mint száműzött nagyurakéban. A kormányzó alacsony, zömök ember. Bevezet bennünket az erődítménybe, ahol rendelkezésemre bocsátja a saját szobáját. Kiszállás közben szörnyű bűz fojtogatja a lélegzetemet. Halbűz. A spanyol kormány óriási mennyiségben gyűjteti itt a halat (az Aranyparton van a legtöbb hal az egész világon), kizsigerelteti és besózás után kiszáritja a napon. Házigazdám mondja, hogy tíz tonnát gyűjtenek össze havonta. Tisztelem ezt a nemes ipart, de nagy erőfeszitésembe kerül, hogy be ne fogjam az orromat és meg ne szökjem.

Azon a százötven méteres szakaszon, amelyet az erődítményig meg kell tennünk, körülbelül száz spanyol ka-

tona van felállítva, majdnem mind fehér, körülbelül három méterenként egy. Drága, lovagias Spanyolország! Itt is megindító buzgalommal élénk rakja mindenét, amije van. Egy kürt vigyázz-t fúj, jellegzetes ritmussal, amelyben messzi földekre tett ősi kalandos vállalkozások íze érzik. Ez a motívum biztosan a hódító V. Károly idejéből származik és csupa hősi sóvárgás.

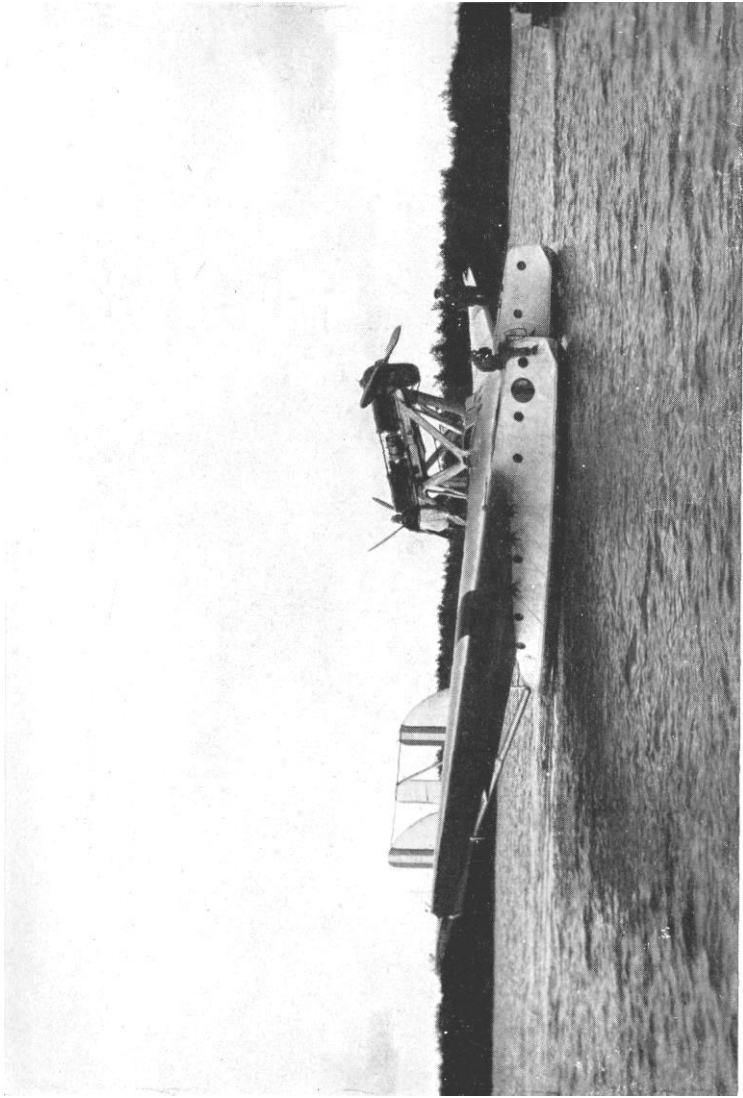
Villa Cisnerosba havonta egyszer érkezik gőzhajó. Tehát a repülőgép az egyetlen gyors közlekedési eszköz, amely összeköti a világgal. A spanyol tisztek s maga a kormányzó is, családjával együtt, mindig nagyon kedvesek az aviatikusokhoz. Hát még hozzánk, akik olaszok vagyunk ...

Gyorsan körüljárunk az erődítményben. Majdnem éppen olyan, a színe is, az alakja is, mint az, amely fölött Jubynél átrepültünk. Tulajdonképpen négyszögletes ház, amely jól védhető a mórok külső támadása ellen, mert ezek még mindig urai az országnak; középeben tágas udvar, benne a katonák sátrai.

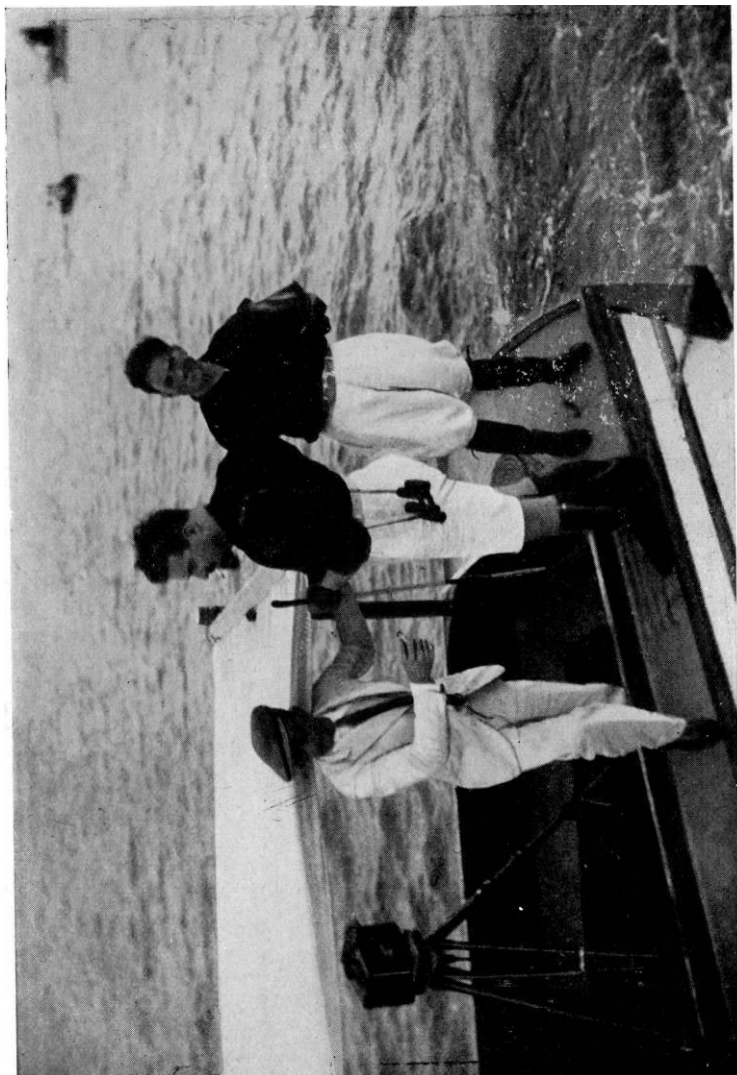
A helyőrség meg van erősítve a Kanári-szigetokről való kistermetű mórokkal. A repülőtér ötven méternyire van az erődítménytől. Van rajta hangár, kis kaszárnya a legénység számára, néhány szoba a tiszteknek, a hangárban egy-két francia tartalékgép, az *Aerostale* tulajdonai.

A kaszárnyák mellett állították fel személyzetem számára a sátrakat. Ezeket olasz cégektől béreltük és az *Alice* hozta őket ide. A többi között ott van az én nagy sátram is, amely alatt Forte dei Marmiban táboroztam. Nagy érdeklődéssel nézegetem. A vászna alatt tizenkét kis tábori ág áll sorban, mint valami kórteremben.

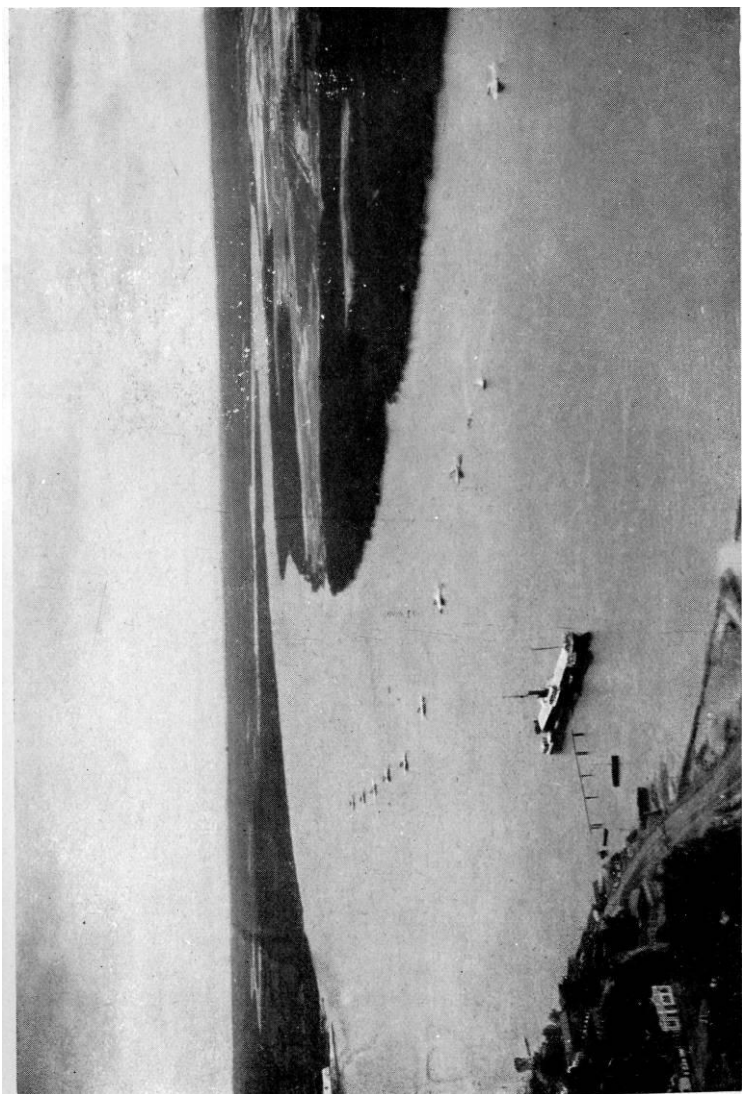
Bár végtelenül fáradtak vagyunk, hangulatos és kellemes estét töltünk kedves házigazdáink társaságában, akik pazarul vendégelnek bennünket; két nap alatt három díszebédet adtak a tiszteletünkre, Cagna, alig hogy megérkeztünk, rögtön felfedezi egyik régi barátját, Talambuiát, a kék szultán öccsét, aki itt főpapi méltóságot tölt be és jól megfér a spanyolokkal, míg a bátyja folyton lázadozik az ország belsejében. Piszkos mór, de az arca értelmes. Nagy szent



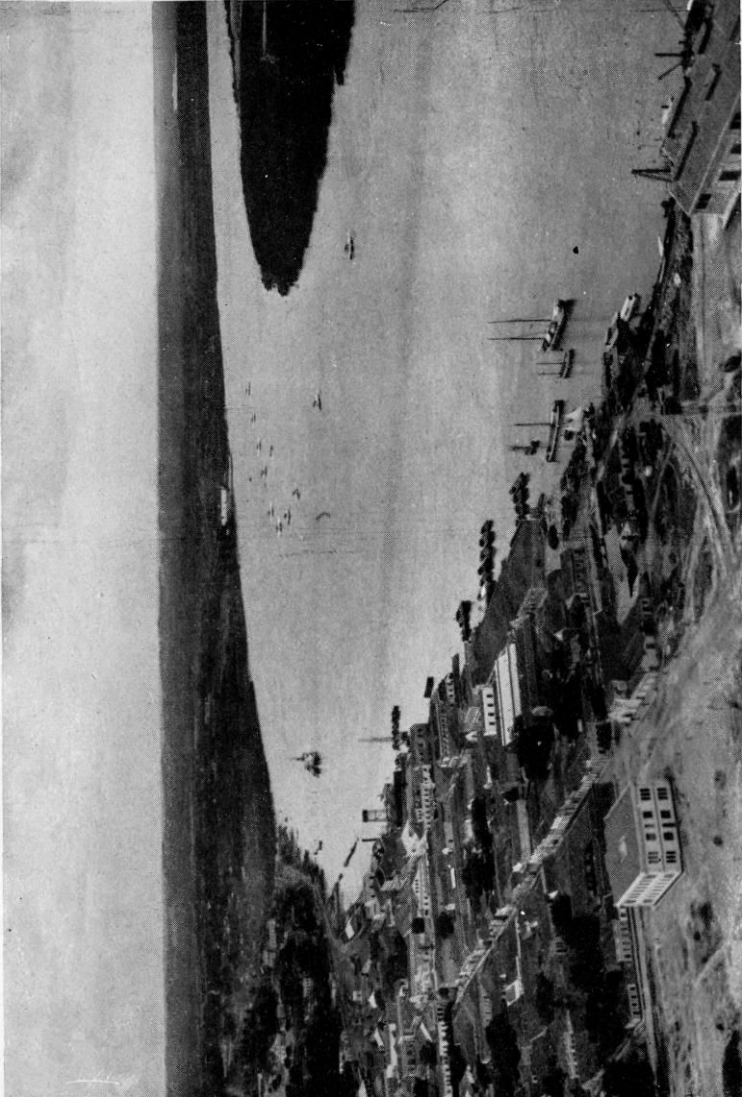
Kikötőbe vontatják az egyik gépet; a gépen feketeinges személyzet.



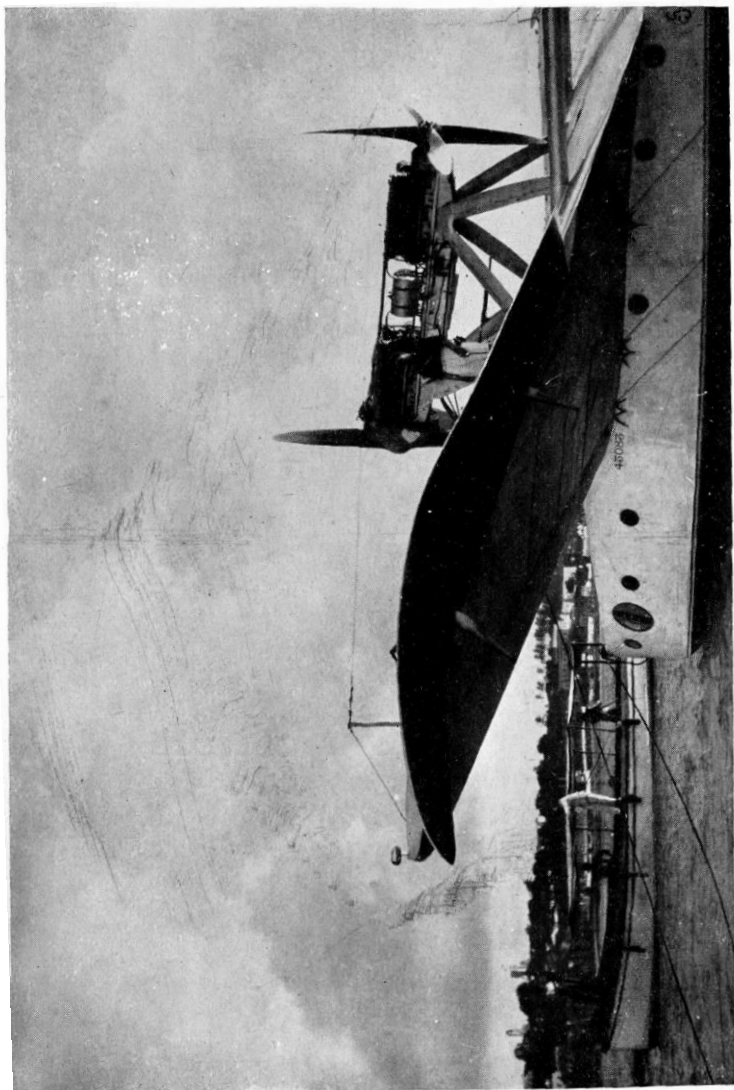
Natal: Leszállás után motorcsónakon a part felé.



Natal : A gépek kikötnek.



Natal : A esatornán horgonyzó gépek.



Natal : A diadalmas szárny.

hírében áll. A bennszülöttek megfogják a kezét és az orrukhoz dörzsölik, hogy magukba szívják a szentségét. Irtózom ettől a kéztől, megborzadok a házának falaitól, — amelyek ugyancsak megfelelően mocskosak, — mikor másnap meghív bennünket teára. Talambuia kínálgatja a teát, de az ujjai beleérnek és ott hagyják a lenyomatukat a csészén. Én azt mondom, hogy beteg vagyok és nem fogadhatom el a teáját, azonban Valle őexcellenciája csakúgy epekedik érte ... Szegény tábornok, nem utasíthatja vissza és kénytelen ajkához emelni ezt a csészét.

A néger nők táncokat mutatnak be tiszteletünkre, a jól ismert afrikai táncokat. Némelyik nő alakja tökéletes, de jaj, valamennyi hihetetlenül piszkos. A spanyolok a szomjúság rémével tartják kordában a négereket.

Itt csak az a víz van, amit tartályhajókon hoznak a Kanári-szigetéről. Ha valamelyik néger rossz fát tesz a tűzre, kiteszik a falon kívül és nem kapja meg napi fél-liter vízadagját.

Értesülök, hogy egyik tengerészisztünk súlyosan megsebesült a fején.

Motorcsónakon azonnal odaküldöm a spanyol ágyúnaszád egészen fiatal orvosát. Aztán magam is átmegyek. Evezős csónak vár ránk. De nem tud átvágni a hullámok gátján, amelyek megtörnek a parton. Így hát egy herkulesi természetű matróz visz át vállain a hajóra. Nagy ügyvel-bajjal fel is érünk a fedélzetre. Melegen köszöntjük egymást Magliocco parancsnokkal. A másodparancsnok földim, Ludovico Sitta korvettkapitány, aki nagyon megőrül nekem és sebtiben megajándékoz egy kiló olasz cigarettával. Érdeklődöm a sebesült állapota iránt és javasolom, küldjenek üzenetet az *usodimare-nak*, hogy jöjjön azonnal Villa Cisnerosba s hozza ide a hajóorvost. Az *Usodimare* száz mértföldre a Juby-foktól, a rablók miatt legveszedelmesebb zónában várta Cannistracci gépének átrepülését. Azonban seholsem volt megírva, hogy Cannistracci gépe éppen ebben az órában kapjon defektust, míg ellenben a szegény tengerésziszt nagyon siralmas állapotban volt és szüksége volt orvosi segítségre. Így is tettek. A *Pessagno-ról* meleg üdvöz-

letet küldtem Sirianni miniszternek és visszatértem a szárazföldre.

Cannistracci gépe még aznap este szerencsésen megérkezett.

A repülőcsapat személyzete egész nap a gépek körül foglalkozott az utánpótlással, ami hosszú, nehéz és fáradtságos munka volt a rendelkezésünkre álló elégtelen eszközök miatt.

Másnap hajnalban indulhattunk.

KILENCEDIK FEJEZET.

Karácsony a trópuson.

Karácsony előestéje Villa Cisnerosban kellemesen telt. Nem csupán a kormányzó-főhadnagy és az aviatikusok vendégszeretetét hatotta át az a páratlan spanyol stílus, amelyet férfiasnak és egyúttal kifinomultnak mondhatnák, hanem a spanyol társaság is — amelynek minden tagja igen jó viszonyban van egymással és azonnal összebarátkozott a mieinkkel — kellemessé tette a tűnő órákat. A villacisnerosi aerodrom, mint Afrikában valamennyi, kemény, homokos tér, amelyen kettős T van kirajzolva. A spanyolok mégis úgy rendezkedtek be a hangárokban és a kis kaszárnyában, hogy azt az illúziót keltik magukban, mintha Spanyolország valamelyik csücskében élnének, nem pedig a titokzatos Afrika elhagyatott partján. Van fényesen kivilágított éttermük, mellette még néhány szoba, amelyekben könnyen és gyorsan múlik az idő. Egyenruhájuk egyszerű és elegáns. Társalgásuk eleven és szellemes. Még képek és rajzok is vannak a falon. A jó humor filozófiájával és a kölcsönös jóbarátsággal kárpótolják magukat az afrikai sivatag elhagyatottságáért; a posta-repülőgépek érkezése és indulása — majdnem mindig éjjel érkeznek — meg hozza a legfrissebb híreket a civilizált világból, az Atlanti-óceán innenső és túlsó partjáról. A modern civilizáció hetenkint háromszor rendelkezésükre bocsátja a repülőpostát, ezt a hatalmas eszközt, amely azt az illúziót kelti bennük, hogy a többi emberek nem feledkeztek meg róluk teljesen. *«Escuad Wilha del Sahara español — Aerodromo de Villa Cisneros»*: minden olasz aviatikus örökké emlékezni fog erre a felírásra, az ott folytatott beszélgetésekre, az ott

hallott epizódokra és afrikai elbeszélésekre, amelyek fel-
 élénkítették fantáziánkat.

Néhányan megbíznak, hogy adjuk át üdvözlétüket egy-
 egy távoli barátjuknak, túl az Óceánon.

Az a szoba, amelyet a kormányzó éjszakára rendelke-
 zésemre bocsátott, teljesen nagyvárosi stílusú és a vendég-
 ben nyoma sem támad olyasféle érzésnek, mintha valami
 erődítmény cellájában volna.

Az ébresztő természetesen hajnalban van.

Éjszaka és a nap első óráiban Villa Cisnerosban is
 csípős a hideg. Tehát téli ruhában megyünk ki. Néhány nap
 múlva lesz majd módunk és időnk meleget felraktározni!
 Amint felébredek, azonnal feldereng bennem, hogy ma kará-
 csony napja van. A kedves családi ünnepet a levegőben
 fogjuk tölteni! Ez is egészen jó módja a megünneplésnek.

Már jó ideje ezt állapítottam meg az aviatikusok kará-
 csonyi programjával. És alapjában véve nem is volt rossz,
 hogy ránk szakadtak a Földközi-tengeri viharok és három
 nappal késleltették légi utunkat. Ma reggel valamennyien
 fel vagyunk villanyozva. Cavallarin bárkájának segítségé-
 vel a személyzet hamarosan a gépeken van. A tenger kissé
 nyugtalankodik az öbölben s egy darabig várunk kell,
 hogy felszállhassunk. Felállók a szárnyra és megafonon
 üdvözlétemet küldöm a mellettem álló gépnek, az a harma-
 diknak és így tovább. A *Boldog karácsonyt!* végigrepül
 a fehér szárnyakon, amelyeket már a Nap csókolgat.

A hangos, vidám kiáltásban résztvesz Cavallarin
 kapitány, Guido Baffigo tiszthelyettes-szerelő és Fontana
 és Izzó őrmesterek, akik kissé bánatosan nézik indulásun-
 kat. Nekünk ragyogóbb karácsonyi ünnepünk lesz az
 övékénél.

A rádió útján kapott szokásos idő járás jelentések, mint
 a megelőző napokon is, jó híreket hoznak az idő viszonyokra
 vonatkozólag. Ma összeköttetésbe léphetünk Port Étienne,
 Dakar és Bolama rádióállomásaival. Mindjárt kilenc óra.
 A tenger kissé megnyugodott. Indulás! A gépek gyorsan
 emelkednek fel a ragyogó levegőben, a Nap pedig már maga-
 san jár a vizek felett és ultramarinkék, rózsaszínű és ibolya-

színű bűvös színpad illúzióját kelti bennünk. Pontosan nyolc óra ötven perc.

Ez a mai az út egyik leghosszabb szakasza: körülbelül nyolcórás repülés, ha jó időnk lesz. Bolamába napnyugta «lőtt kell érkeznünk, ami odalent hat óra harminc perckor következik be. A repülés jól kezdődik; nyugodt, ragyogó az ég, a föld, a víz. Már kissé hozzászoktunk az Aranypart pusztaságához, hát nem nagyon csodálkozunk, mikor látjuk, hogy tőlünk balra, a messze távolban tovább folytatódik az elhagyott föld. A partot a tenger habjai szegélyezik, amelyek mindig más-más rajzokat alkotnak, a partvonal csipkézete szerint; ez elég arra, hogy kissé változatosá tegye a panorámát.

Alig kezdjük meg a szabályszerű repülést dél felé, üdvözlő táviratot küldök a királynak és a Dúcénak. Mintha repülés közben magam is kísérem sebesen szálló hódolatunkat, amely mint valami rövid villám, úgy pattan ki rádióantennánkból Kóma felé.

Utunk tovább is e siralmas partok fölött visz.

Mikor a Barbos-fok fölé érkezünk, a Nap már teljes erejével tüzel. Egy-egy zátony és apró sziget áll ki a partmenti vizekből. De nincs rajtuk az életnek semmi jele. Csak Pedro de Galhe szigetén van kis csapat vízimadár.

Észreveszem a Correiro-fokot és messzebb a Blanco-fokot, amely a spanyol uralom határát jelzi. Most bejutunk Francia-Nyugat-Afrika területére. Már látszanak Senegal első jelei: a néger kunyhók.

Port Étienne kis félsziget csúcsán emelkedik; olyan vékony ez a félsziget, mint az Óceán oldalába dőlt tör, két pompás bemélyedés a San Cipriano és a Levrier-öböl között. Nincs rajta több, mint egy tucat európai házikó, amelyekben húsz-harminc fehér ember él, tudniillik a helyőrség tisztjei, — a helyőrség csupa színes emberből áll — «gy polgári orvos és a rádióállomás személyzete. De ezek a házikók is félig rejtve vannak a buckák mögött és szét vannak szórva, úgyhogy a magasból csak a bárkák látszanak a kis kikötőben. Port Étienne vizeiben rengeteg a hal. A hal kiaknázását Franciaország irányítja és ellenőrzi,

kivitelét ő szervezi és óriási hasznot húz belőle. De mindez a jövedelem Európába ömlik. Itten a táj csakugyan végtelenül nyomorúságos. A klíma alattomos.

Odalent az emberek széleskarimájú gyarmati kalapban járnak, mert a Nap veszedelmesen tüzel. Főképpen az európaiak nem igen bírják. Már most is, mikor még nem ért delelőre, áttüzesíti és fojtóvá sűríti a levegőt. Valamennyien feltesszük fehér gyarmati sisakunkat, amely magas, mint valami kupola és széles ellenzői vannak; valahogy olyanok vagyunk a sisakban, mint «légi lovasrendőrök».

Pár száz méterrel feljebb emelkedünk, hogy megkeressük azt az ideális zónát, amely nem túlságosan meleg, nem is túlságosan hideg s amelynek titkát csak az aviatikusok ismerik, azt a bizonyos éteri galériát, amely oly kellemessé teszi a repülést.

A táj képe is sokat javult az Aranyparthoz képest. De még mindig a kiégett Afrika legpokolibb zónájában vagyunk, a Szahara végső nyúlványa fölött. Port Étienneben a franciák vízművet állítottak fel, amely összegyűjti, szűri és édesíti a tengervizet. Itt még mindig jobb a helyzet, mint Villa Cisnerosban, amelynek kétszázötven lakosa kénytelen a Kanári-szigetéről szállított vizet inni. A partmenti falvak közelében minduntalan látunk egy-egy arab kutat és széllel hajtott, kitárt karú nagy szivattyúkat. Mindent összevéve az a benyomásunk, hogy a franciák a trópusi Afrikának ezen a partján minden tőlük telhetőt elkövetnek, hogy emeljék a gyarmat színvonalát. A nyugat-afrikai francia birtok óriási. Elmondhatjuk, hogy a kiégett és homokos Atlanti-óceáni parttól egészen a zöld és mosolygó Földközi-tengeri partig, a nagy afrikai tavaktól megint egészen az Atlanti-óceánig Franciaország úgyszólván összefüggő tagban, birtokában tartja a Fekete Kontinens felét. Százados erőfeszítés eredménye ez, amelyet végre a Harmadik Köztársaságnak sikerült kiaknáznia.

Valamivel Port Étienne alatt eltávolodunk a parttól és körülbelül hétszáz kilométeren át egyenesen a nyílt tenger felett repülünk. Az Óceán, mint mindig, hosszú hullámokat ver, de ez nem igen aggaszt bennünket. Szabadon

szárnyalunk a kristálytisza levegőben, amely olyan, mint valami kifeszített sima kék selyem.

Valamivel Saint Louis előtt megint a partnak fordulunk. A szél délről fúj. Elértük Francia-Guineát.

Guinea partjait a tizenegyedik század elején roueni és dieppei kereskedők kezdték járni. De először genovaiak és velenceiek hajóztak ezeken a vizeken, néha az életükkel is fizettek vállalkozásukért és kiaknázták ezt a földet. . . mások számára: Vivaldi testvérek, Da Recco, Malocello nemes árnyai, vakmerő férfiak, talán felébredtek, mikor erre járnak a karcsú olasz hajók, a gyorsiramú cirkálók, amelyek neveteket viselik és ma a mi repülőutunkat kísérik!

1364-ben a kis Goré-szigetet, amely most feltűnik előttünk, francia kereskedelmi kikötőnek rendezték be. Csak-hogy a genovai Vivaldi-testvérek már száz évvel előbb ott jártak és ott szenvedtek hajótörést. Milyen szomorú! Rövid szünet után, a százéves háború idején, amely megsemmisítette Franciaország jogait és mindent Angliának juttatott, a nagy Richelieu 1640 körül visszahódította Goré szigetét és megalapította Saint Louis városát. A tizennyolcadik század elején a méltóságos Senegal torkolatánál, amely felett most átrepülünk, a franciák megalapították első afrikai gyarmatukat André Brues zseniális vezetésével, aki az ország belsejében a nagyszabású ültetvényeket kezdeményezte, azoknak mintájára, amelyeket már más nyugati népek telepítettek az indiai folyók partjain. A tizenkilencedik század közepén Faidherbe tábornok, a modern francia gyarmati korszak egyik legérdekesebb egyénisége, hatalmas arányokban fejlesztette ez első szenegáli gyarmatot, előbb mint tisztviselő, aztán mint politikus, később mint katona és tudós. Világos, következetes és előrelátó rendszere, amelynek értelmében össze kell kötni egymással nemcsak Franciaország, hanem a többi európai államok afrikai birtokait is, az a módszer, ahogy a bennszülött lakosságot kormányozta, a helyi hagyományoknak és az anyaország jogainak szerencsés kiegyensúlyozásával megadta a módot utódainak, hogy Senegalt rendkívül produktív és békés gyarmattá fejlesszék. Az a terület, amely felett át-

repülünk, ma Franciaország leggazdagabb tengerentúli birtokai közé tartozik. A belső országrész terményeinek kivitele versenyez a parti halexporttal. Annak a 163,000 katonának, akiket Franciaország a világháború alatt Nyugat-Afrikában besorozott, körülbelül kétharmadrésze innen indult. A négy parti város, Saint Louis, Dakar, Goré és Eufisque autonóm közigazgatással bír. 1916 óta mindazok, akik ezekben a városokban születnek, jog szerint francia állampolgárok. Így töltik be mesterségesen az anyaország népmozgalmi hézagait!

Minél jobban közeledünk Dakarhoz, annál sűrűbben tűnnek fel a tengeren kisebb-nagyobb gőzhajók, amelyeken a világ mindenféle lobogója leng. Dakarban kénytelenek kikötni mindazok a hajók, amelyeknek át kell kelniök az Atlanti-óceánon és nincs elegendő tüzelőanyaguk. A francia aeronautikának az a terve, hogy innen indítja az afrika-braziliai állandó repülőgépjáratokat.

Mikor az ember észak felől jön repülőgépen, nem veszi észre mindjárt Dakart. A part egyenesen halad, mintegy élesen belevágva a tengerbe, egészen a Verde-fokig, a trópusi Afrika roppant sarkantyújáig; előtte a nyílt tengeren az ugyanilyen nevű festői szigetcsoport áll őrt, amelynek szigetei bizonytalanul felsejlenek a horizonton, elmosódó finom korallszínekben, mint valami mesebeli látomány.

Amint tovább haladunk, minden órában rövid rádió-üzenetet küldök Rómába, hogy tájékoztassam a Ducet és az olaszokat a repülőútról, ami teljesen kifogástalanul bonyolódik le. Mikor a greenwichi órán kiszámítom, hogy Itáliában dél van, noteszem egyik lapjára hosszabb üzenetet írok és átadom rádiótávírászomnak, Venturini főhadnagynak, hogy rögtön továbbítsa a római állomásnak. Ebben a pillanatban minden óceánrepülő családja együtt ül a karácsonyi asztalnál, ránk gondol és majdnem valamennyien a rádiót hallgatják, hogy hírt kapjanak a repülésről. Megüzenem távoli kedveseinknek, hogy mi is gondolunk rájuk, nagyon szeretjük őket, bizakodó hangulatban, szerencsésen repülünk az óceán felett és legmelegebb jókívánságainkat küldjük nekik. A rádióüzenetet felfogják

a nyomomban repülő gépek is, amelyek szüntelenül figyelnek rám és olvasása közben bizonyosan meghatottságtól csillog az aviatikusok szeme.

Miután az üzenetet leadtuk, magunk is hozzáfogunk a karácsonyi ebédhez. Nem valami pazar: olyan, ami éppen illik az ilyen légi kolostorhoz: egy doboz kocsonyás csirke és feketekávé. A repülőút alatt mindig vizet ittunk, de ma fejedelmi borunk van: egy üveg kitűnő, százévesnél is öregebb bor: 1805-ös portói. Mikor Orbetellóból elindultunk, jóbarátomtól, Sacco tábornoktól kaptam ajándékba. Zamatos, finom, csodálatos színű bor; de tüzes, mint a pokol; egy kortyot iszom belőle és máris érzem, hogy égeti a torkomat. Ebben a trópusi hőségben jó lesz mértéket tartani! Cagna osztja nézetemet és nyelvével sokáig hűti égő ajkait. Hátra adjuk az üveget az úszótestbe, ahol Cappannini és Palizzi, akik nem ismerik ennek a folyadéknak titokzatos erejét, *a kelletnél kissé többet isznak belőle. . . Egyszerre csak, miközben én rettenthetetlenül viaskodom egy darab csirkehússal, amely keményen ellenáll fogaimnak, látom, hogy Cagna eltűnik az úszótest titkos mélységeiben, a hatalmas tartályok között. Nem tudom mire vélni a dolgot. Cagna a pogyászunkban kotorász és mikor visszaül a pilótaülésbe, kis üveg pezsgő van a kezében. Jól van, Cagna! Vígán kipuffogatjuk a dugót és isszuk a pezsgőt, hatszáz méter magasságban: így köszöntünk boldog karácsonyt.*

Most már nyugtalanabb a tenger. A kontinens a Verde-fok csúcsánál hirtelen kanyarodik, a part derékszögű könyökben behajlik. Tíz-tizenöt kilométerrel tovább a szárazföld megint szűk kis hegyesszögben fordul; az eredmény: kecses kis félsziget.

A félsziget végében — amelyet három oldalról az azúrkék Atlanti-óceán vesz körül, a vége pedig összefügg a kontinenssel — szép kerek, minden oldalról védett öböl van. Ebben bújik meg Dakar városa.

A Verde-fokon százöt méter magas, hatalmas világítótorony mered az égnek. Sugarai a tenger roppant területét pásztázzák végig. Egy másik világítótorony megvilágítja a Dakari-öböl bejáratát. A rádióállomás antennája a vá-

ros nyugati szélén van felállítva. Az Öböl városai rendkívül bizarr és festői módon vannak elhelyezve. A nyílásánál, mintegy odapottyantva a kristályos óceán kékjére, ott van Goré szigete, amely nincs messzebb Dakartól három kilométernyinél. Az öböl partján, pontosan Dakarral szemben, mintegy ennek tükörképeként, ott van Eufisque város, amelyet ugyancsak karcsú és hatalmas rádióantenna jelez. A parton innen is, túl is házcsoportok vannak, téglaházak, szalmakunyhók, facsoportok. Dakarból vasútvonal indul, megkerüli az öblöt egészen Rufisqueig és nekivág az ország belsejének, messze, amerre a Senegal és Niger folyik. Dakarnak negyvenezer lakosa van, Gorénak tizenötezer és Rufisquenak tizenhétezer. Kétségtelenül ezek a legnagyobb emberi települések az Atlanti-óceán trópusi partján; és oly közel vannak egymáshoz, hogy úgyszólván egyetlenegy, körülbelül hetvenezer lakosú várost alkotnak. Bizonyára nem lehetne megmagyarázni ezt a roppant haladást a kikötő szerencsés elhelyezése és a két szomszédos nagy folyam, a Senegal és a Niger jótékony hatása nélkül.

Bőséges és kifogyhatatlan vizeivel mind a kettő uralkodik a Dakar mögötti dús és mosolygó terület felett. A két óriási fehér folyamkígyó öntözi és hűsíti az egész zónát, mellékfolyóival együtt, amelyek rendkívül hosszú és kanyargós utat tesznek meg a tengerig.

A Senegal valamivel lejjebb ömlik a tengerbe. A Niger végigöntözi az egész senegali zónát, hogy aztán messzebb, délen, Kamerun határán beleömljön a roppant Guineái-öbölbe.

Közben a táj képe egészen megváltozott; már nyoma sincs a sivatagi sárga homoknak; a kontinens élénk és rikító, diadalmas zöld színt vált.

Most már Gambia vidéke felé haladunk, amelynek buja növényzete jellegzetesen afrikai.

Hihetetlen hatást tesz ez a dús növényzet a lelkünkre, amelyet már egészen ellankasztott a rengeteg sivár homok. Az üdeség szimfóniája ez, új élet ujjongó üzenete, amely egyúttal hirdeti, hogy közel vagyunk célunkhoz.

A Gambia torkolatánál épült Bathurst városka az

angol gyarmat székhelye; az angol gyarmat keskeny föld-sáv s úgy éléldik be a senegali francia birtokba, mint valami hússzelet a szendvicsbe.

Most már a trópusok körzetében vagyunk. Ide is a genovai és veneziai olasz felfedezők hatoltak elsőül hajóikkal, amelyeket, sajnos, külföldiek szereltek fel. Ez itt a zeniális hajós és kalóz, Antoniotto Usodimare büszke és roppant birodalma, ő szigeteket és szárazföldeket fedezett fel, hogy lefizesse rengeteg adósságát, mert szorongatták kapzsi genovai hitelezői. Itt, a Verdefoki-szigetknél találkozott egy hozzá méltó veneziai olasszal, Alvise da Cadamostóval; nem tudtak egymásról s mégis együtt mentek tovább a Rio Grandéig, miközben szentek és szép asszonyok szerencsét hozó neveire keresztelték az új földeket. Tengerész Henrik, Portugáliának mind máig legnagyobb uralkodója, zsoldjába fogadta őket és a zsákmány kétharmadrészét juttatta nekik, ha volt zsákmány, de közben gyorsan annektálta a felfedezett területeket.

A tizenötödik század elejétől két hosszú századon át a portugálok voltak itt a távoli Európa egyedüli képviselői. A tizenhetedik század végén megérkeztek a hollandusok, aztán 1680-ban megjöttek Brandenburg tartomány németjei, akiket nagy fejedelmük, Friedrich Wilhelm ösztökölt ide. A terület 1721 óta Angliához tartozik, amely 1889-ben elismerte közigazgatási autonómiáját.

Guinea folyótorkolatainak birtoka rendkívüli jelentőségű volt a rabszolgakereskedelem szempontjából. Az amerikai szárazföld kiaknázásának első korszakától fogva egészen a tizenkilencedik század végéig, innen indultak ezerszámra a négerek, akiket a cukornád-, gyapot- és kávéültetvényekre vittek. Igen jövedelmező kereskedelem volt ez, amelyben Európának úgyszólván valamennyi tengerészete versenyt dolgozott. A roppant erdőkön át, amelyek most elsuhannak előttünk, óriási rabszolgakaravánok vonultak, amelyeket a bennszülöttek adtak el cserébe lovakért, szövetekért, csecsebecsékért. Erőszakkal hurcolták el őket az ország belsejéből a partmenti hatalmaskodó szultánok kegyetlen és kapzsi katonái, és a parton piacra vitték őket.

Gyakran megtörtént, hogy az apa eladta a fiát, a bátyja eladta a húgát. Bathurst volt az embervásár berakodó piaca. Mikor a tizenkilencedik század második felében a modern civilizáció rákényszerítette a világot, hogy véget vessen ennek a kimondhatatlan gyalázatnak, e szerencsétlen négerék közül sokan visszatértek ősi földjükre s maga Amerika több mint tizenkétezeret adott vissza, akik később lejjebb délre megalapították Liberia szabad köztársaságot. Azóta a rizs-, pálmaolaj- és kaucsukkereskedelem lépett a rabszolga-kereskedés helyébe. Ma pálmaerdők borítják ezeket a vidékeket, kakaó- és egyéb trópusi növényültetvényekkel. Miután megszűnt a rabszolga-kereskedés és Afrikának ez a területe nem volt már «senki földje», a különböző európai igénylők össze-vissza szabdalták a tartomány térképét. Angolok, franciák, portugálok, spanyolok osztozkodtak egymással az érdekszférákon.

Brit-Gambia háromszázötven kilométer hosszú. Egészen Mac Carthy-szigetig, vagyis kétszázötven kilométernyire a folyón fel tudnak menni az óceánjáró hajók az ország belsejébe a folyam mély és duzzadó vizén. Azok a hajók, amelyek nem merülnek mélyebbre két méternél, tovább is tudnak menni. Így az angolok megtakarították a vasút-építést. Kis folyami gőzösök meglehetősen szabályszerűen végzik a postaszolgálatot a gyarmat belsejében. A klíma novembertől májusig száraz és állandóan frissíti a tengeri szél; de júniustól októberig oly egészségtelen, hogy az életet is veszélyezteti. A körülbelül 150,000 főnyi bennszülött mind trópusi növények termelésével foglalkozik, főképpen rizstermeléssel. A rizsexport háromnegyed része Franciaországba irányul. Bathurst városának, Santa Maria szigetén, és közvetlen környékének körülbelül tizenegyezer lakosa van: ezek az emberek is úgy élnek, mint a Nilus partjainak lakossága és a folyó időszakos kiöntéseinek jóvoltából boldogulnak; a folyam, amint a magasból nézzük, iszapos, sodró, örvényes, forgatagos hullámvonalnak mutatkozik.

Állandóan déli irányban és a nyílt tengeren repülünk, áthaladunk a Kazamanza folyó torkolata felett, ahol apró

falu áll a parton, Karabana. Ennek a folyónak a medre, egy-egy vékony földsávval mind a két partján, Franciaország birtoka; de körülbelül száz kilométerrel odébb megint más ország lobogója leng: Portugáliáé.

Most feltűnik előttünk a Bissagos-szigettenger, szemben a szakadozott parttal, ahol Bolama is van, mai utunk végcélja.

A táj kimondhatatlan festői. A partot a szó szoros értelmében eltakarja az erdők haragos zöldje: a tenger egész sor szakadékot és keskeny öblöt kanyarít beléjük. Apró szigetek és zátonyok vannak szeszélyesen elszórva a tengeren és fekete foltokkal tarkázzák a vakító kékséget, amely már körülbelül nyolc órája sima fémes felületet mutatott. Itt a napnyugta; és a víz színei magukba gyűjtik mind az ég színeit is és valami szivárványos színskálában oldják fel őket. Roppant sárga és ibolyaszín sávok záporoznak az erdők vad üstökére.

Itt vagyunk a lagúnák szigettengere felett. A szárazföld felaprózódik, részekre szakad, odasimul a kontinenshez, apró csatornákkal, tavakkal, öblökkel és tengerszorosokkal. A víz inkább szőke, mint kék és emlékeztet a gradói lagúnákra. Kissé mocsaras, de a közepében nagyon mély és alkalmas a hajózásra. A buja és szertelen tropikus növényzet elárasztja, ellepi a földet és hosszú árnyakat vet a tengerre. Ebben az útvesztőben ott áll a mi remek hajónk, az *Alice* egy kis városka előtt. Ez Bolama.

Észreveszem, hogy ott horgonyoz három cirkálónk, a *Da Recco*, a *Da Noli* és a *Tarigo*. Mind a három díszlövészet ad tiszteletünkre. Látom, amint az ágyúk torkából fehér füstfelleg száll és beburkolja a hajókat, mint valami diadalmas függöny. Felhúzom a vastag ablaktáblákat, kinyitom a kabint, felállók. Felséges jelenet. A nap már nyugovóra hajlik, megaranyozza a roppant erdőket, amelyek az öböl vize felé nyújtogatják lombos ágait. A vízben csodálatosan tükröződik a mennybolt. A lelkünk ujjong.

Greenwichi idő szerint öt óra huszónhét perc. Cagna, aki jól ismeri ezt a helyet, megmutatja a bójasort. Rajonkint szállunk le, a gépek egymás mögött sorakoznak két sorban.

Eraldo Ilari ezredes, aki Bruno Borghetti kapitánnyal és Guglielmo Pol őrmesterrel megszervezte ezt a bázist, elénk jön a Királyi Légiszolgálat motorcsónakján, amelyen ott látom Bucci tengernagyot is díszegyenruhában, szemlátomást meghiúsítottan. Megöleljük egymást és felvesszük még a motorcsónakra gépjeikből Valiét, Maddalenát és Longot.

A kikötőhíd, ahol megállunk, pálmákkal és két igen dekoratív baobab fával körülvett kis térre vezet. Portugál-Guinea kormányzója nincs itthon és csak két nap múlva fog megérkezni. Helyette az alkormányzó jelent meg, aki átadja kormánya üdvözlését. Két szakasz katona fegyverben tiszteleg előttem. Kijött valami húsz európai és néhány csinos hölgy, akik ott sorakoznak, hogy üdvözöljenek bennünket. A katonák mögött furcsa és festői néger tömeg tolong: egyesek közülük egészen fel vannak öltözve, másoknak csak keskeny öv van a lágyékukon, némelyek vörös selyem szövetet kanyarítottak a vállukra: ez a legtökéletesebb helyi eleganciáé. A négerök pokoli lármát csapnak: ez is egyik módja az üdvözlésnek és meg kell adni, csupa őszinteség. Ezt kiáltozzák: «Éljen Olaszország», hadonásznak a karkokkal, a lelkesedéstől tágra nyílik a szemük. A kikötőhídon találkozom Perbellini olasz újságíróval, aki az *Alice* hajón jött Bolamába; igen elegáns kakiszínű ruha van rajta és pompás gyarmati sisak. Üdvözlöm és ezt mondom neki: — Hogy van kedves Tartarin? — Ezt feleli rá: — Láta a léggömböket? — És odamutat a papírgömbökre és lampionokra, amelyeket a téren felaggattak tiszteletünkre. A «*Nina ne bolondozz*» jelszó, amelyet ez a tósgyökeres veronai gyerek egyre hajtogat, ezekben a napokban nagyon népszerűvé válik.

Valamennyien a kormányzó palotájába megyünk, amely a tengerparton van. Kétemeletes és kerítés veszi körül. Az ablakokat fémhálók védik. Itt bőven van szúnyog. Az ebédelőben barátságos fogadtatás vár ránk. Az alkormányzó lelkes beszédet intéz hozzám portugál nyelven, én olaszul felelek rá, miközben a tenger felől idehallatszik a Marcia Reale, amelyet a *Da Recco* zenekara harsog.

Visszamegyünk az *Alice* fedélzetére, ahol a személyzet

szállása és étkezője van. Már egészen leszállt az este. Az *Alice* előtt horgonyoz a három cirkáló, amelyeknek fedélzetén minden lámpa ég. Ujjongó vidámság uralkodik mindenütt. A repülőgépek személyzetét ezen az estén vendégül látja a tengerészet, amely mind a három hajón pompás karácsonyi vacsorát rendezett. Olasz földön vagyunk, bajtársak és testvéreink között, akik itt Afrika partján családi hangulatot teremtenek körülöttünk. Ezen a vacsorán mindenki részt vesz, a tisztok a hátsó fedélzetén, az altisztek az előfedélzetén. Így telik el karácsony estéje bensőséges, családi hangulatban, ebben a hatalmas öbölben, ahonnan nemsokára indulnak majd ezüstös gépeink a határ talán Óceán felé.

TIZEDIK FEJEZET.

Bolama.

Másnap reggel valamennyien kifogástalan gyarmati öltözetben jelenünk meg: felgyúrt ujjú ing; rangjelzés a vállon, könnyű szövetnadrág, sárga csizma. Ha át kell öltözni társasági ruhába, gyorsan megy a dolog: csak lehúzzuk az ingujjunkát a csuklóig. Az itteni tropikus hőség nem tűr egyéb cifrázkodást. Harminc fokot mérünk; könyörtelenül tűz a Nap, a levegő olyan, mint valami túlfűtött üvegházban. De azért Bolama kedves kis portugál típusú város. Minden háza kőből épült s van néhány csinos palotája. Még bank is van: az *Ultramarino*. Van benne némi kereskedelmi élénkség s az utcán a jól ismert gyarmati nyüzsgés.

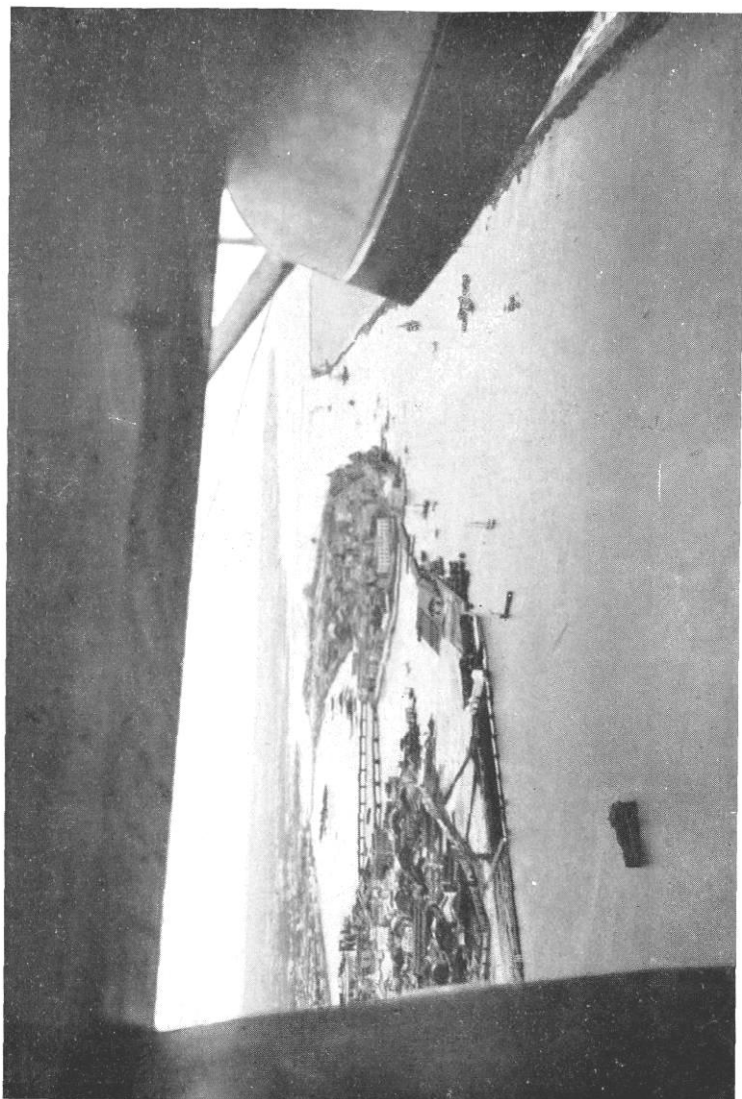
Természetesen csodálatunk legfőbb tárgya a sűrű és titokzatos vad erdők koszorúja, amely körülövezi a várost és ellep minden talpalattnyi földet a többi szigeteken is, ahol csak a lagúna és a tenger vize egy kis szabad helyet hagyott.

Portugál házigazdáink végtelenül udvariasak. Mikor két nap múlva megérkezik Portugáliából a kormányzó, Antonio Leite de Magellais ezredes, mindjárt megérezzük, hogy ő lesz a legjobb barátunk. A szimpátia néha hirtelen lobbán fel és ilyenkor csalhatatlan. Szimpátiánk az emberekről áthárul a vidékre is, amely a világ legszebb vidékei közé tartozik.

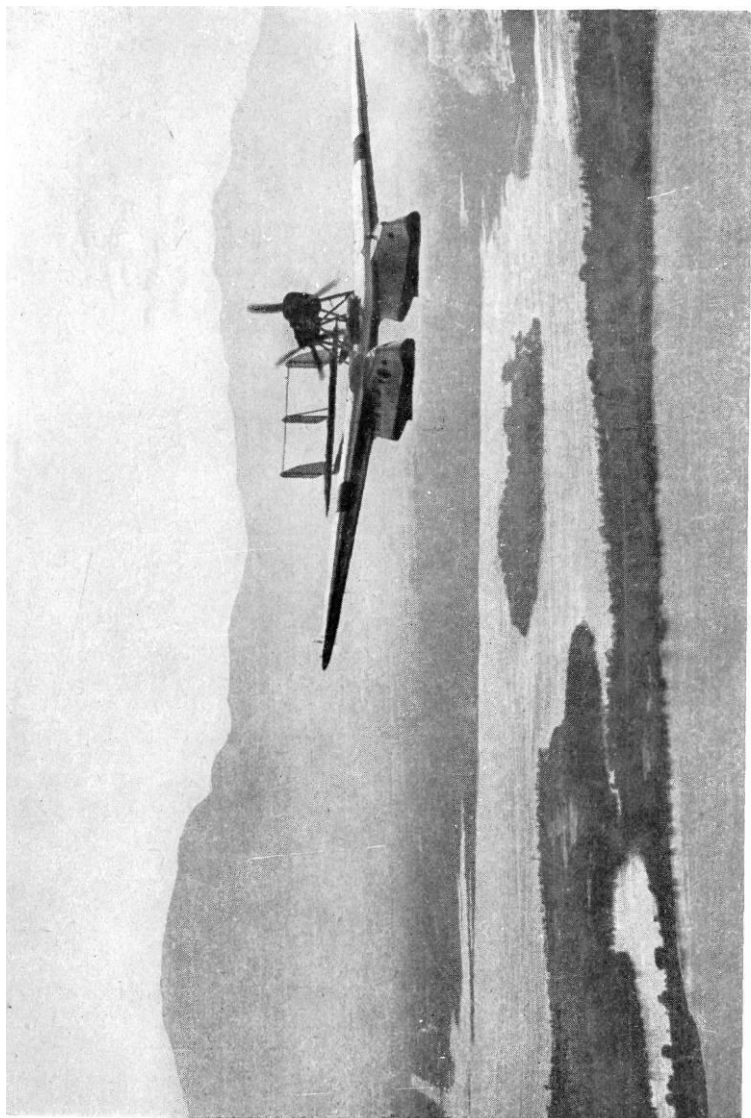
Annak, akiben csak kevéssé is él az isteni költészet szeretete, Portugál-Guinea valóságos álmország. Mérsékelt esőzetével, amely évente átlag ezerkétszáz-kétezer milliméternyi, ez a föld valóságos növényparadicsom. A növényekben tombol az életerő; a flóra bámulatosan buja.



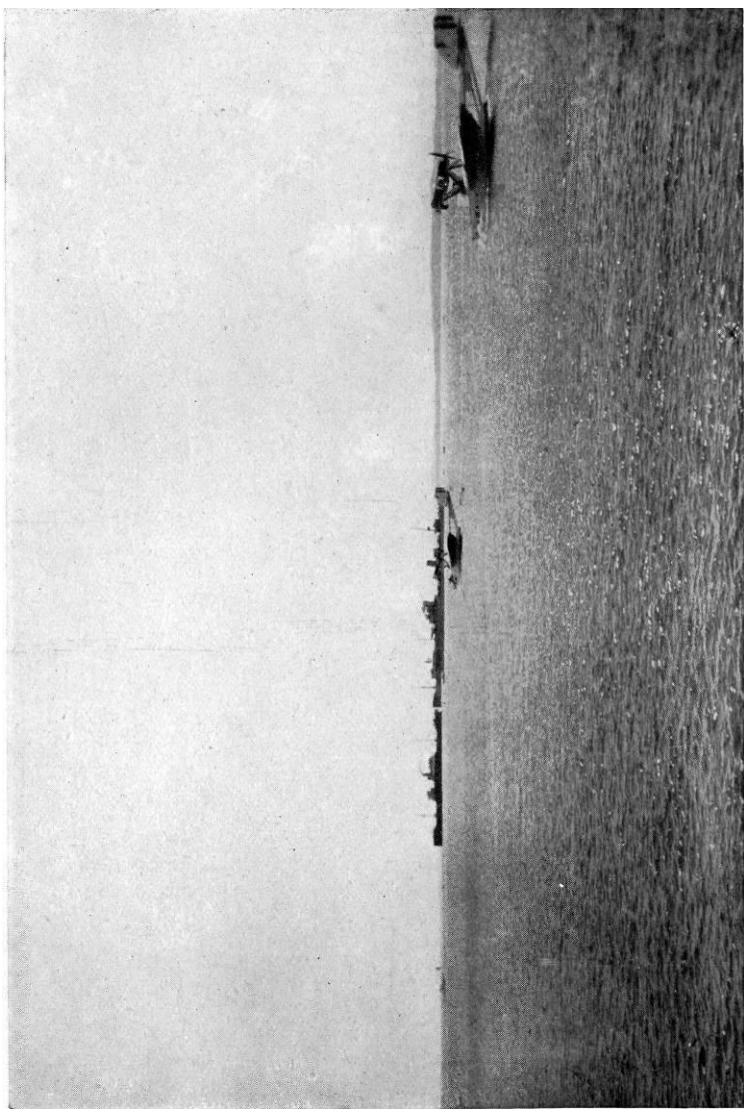
Natal: A püspök megérkezik a Carlo Del-Prete-ért tartott gyászmisére



Pernambuco : Pillantás a pilótakabinból a várostra.



A braziliai parton lépten-nyomon pompás kikötőhelyeket talál a hidroplán.



Bahia : Leszállás.

A gyarmat területe harminchatezer négyzetkilométer, lakossága csekély számú. Bolama sok kis folyó és két nagyobb folyam, a Rio Cacheo és a Rio Geba lagúnáin épült; ezeknek a hömpölygő vize mélyen benyomni a tartományba, egyesül egymással, elválik egymástól, duzzadó vízárak festői hálózatában s mindenütt szigeteket és csatornákat alkot. A Bissagos-szigettengert, úgy látszik, kilencven kilométernyire leszakította a szárazföldről a víz árja és erőszakkal messzire sodorta. A folyóvizek csobogva nyaldos-sák és a másik oldalról vad dühvel csapdossa az óceán.

Úgy tűnik, hogy a belső szigetek, messze bent a tartományban, a tenger színét és hullámzását varázsolják maguk köré.

A két főfolyó százhetven kilométeren hajózható és itt is, mint Brit-Gambiában, apró folyami hajók látják el a tartomány postai és kereskedelmi szolgálatát.

Mi a legszebb évszakban érkezünk Bolamába, amely decemberben kezdődik és májusban végződik. A többi hónapokban, vagyis az esős évszakban, a tartomány nem igen lakható, mert a víz sokáig ott pállik a talajon, amelybe nem tud beszivárogni, és rengeteg szúnyog tenyészik benne, amelyek maláriás lázakat okoznak.

1455-ben az afrikai Atlanti-szigettenger kalandos éa emlékezetes körülhajózása alkalmával elsőkül jöttek ezekre a partokra a portugál király parancsára két vitorlásan Alvise da Cadamosto és Antoniotto Usodimare, akik már egy évvel azelőtt érintették és nagyrészen felfedezték a Madeira-, a Kanári- és a Verdefoki-szigeteket. A nagy Alvisetől ránk maradt a bissagoszi szigettengernek és a Rio Grande lagúnájának leírása, amely századokon át forrásműnek szolgált és amelyből Venezia, Genova, Spanyolország, Franciaország és Anglia hajózási kézikönyveik anyagát merítették és összeállították. A bolamai bennszülöttekkel nem tudott kereskedni, — amint remélte — mert nem tudta megérteni őket és megértetni magát, ámbár voltak a hajóján szenegáli és gambiai rabszolgák tolmácsi minőségben. De tapasztalta, hogy szelídek és szolgálatkészek, amilyenek alapjában véve ma is. Magammal hoztam az útra *Navigazione*

című könyvét, amelyet elismerésreméltó módon épp az utóbbi években adott ki az *Alpes* könyvkiadóvállalat, és olyan megfigyeléseket találok benne, amelyek végtelenül érdekesek számunkra is, akiknek innen kell indulnunk az óceánrepülésre és akiknek tökéletesen ismernünk kell a helyi viszonyokra vonatkozó legfontosabb adatokat. Vájjon lehet-e aktuálisabb valami, mint a bolamai lagúnáról szerzett benyomásai alapján adott leírása: «Ezután még egy napot hajóztunk az említett part mentén s megérkeztünk egy óriási folyam torkolatához; azért mondom, hogy óriási, mert először valamennyien azt hittük, hogy tengeröböl; azért a túlsó partján, dél felé, gyönyörű zöld fák látszottak; a szélességét valamennyien legalább húsz mérföldnek vagy még ennél is többnek tartottuk; mert sok időbe telt, míg átkeltünk ezen a torkolaton, vagyis míg átjutottunk a túlsó partjára: és mikor a túlsó parton voltunk, a tengerben néhány sziget tűnt fel előttünk.»

De találok Cadamosto irataiban még egy megfigyelést, amely számunkra sokkal érdekesebb: azt, hogy milyen roppant szintkülönbséget okoz e szigetek között az árapály és hogy milyen félelmetes az árapály hullámzásának az ereje:

«Két napig vesztegeltünk ennek a nagy folyamnak, a Eio Grandénak torkolatánál; az északi szél igen gyengének mutatkozott itt. Ezen a helyen rendkívül érdekes dolgot figyelhattunk meg, ami tudomásom szerint máshol nem fordul elő; vagyis mikor itten dagály vagy apály van, mint Veneziában és mindenütt a Nyugaton, ahol a dagály mindenütt hatórás, az apály is hatórás, itt a dagály négyórás, az apály pedig nyolcórás; a dagály sodra pedig olyan hatalmas erejű, különösen mikor kezdődik, hogy szinte félelmetes; mert a hajó orrát három horgony is csak nagynehezen tudta megtartani és megtörtént, hogy az ár sodra erővel kibontotta a vitorlákat és ez nagyon veszedelmes volt, mert sokkal nagyobb volt az ereje, mint a szélnek.»

Szegény Alvise! Ő mindent látott, mindent feljegyzett és mikor Portugáliába visszatért, szegényebb volt, mint azelőtt; most történt először, hogy a tizenötödik század e

nagyszerű olaszának nemes fáradozása hasznára vált egy olasz vállalkozásnak.

Udvarias portugál házigazdáinktól megkérdezem, hogyan keletkezett és fejlődött ez a gyarmat.

A gyarmat a rabszolgakereskedés korában virágzott és az utolsó században nyomorúságosan lehanyatlott. 1870-ben az Egyesült Államok döntése következtében, — amely véget vetett a szenegáli francia társaság és Anglia között régóta húzódó ellentéteknek,—tudniillik mind a ketten igényt tartottak a Bolamai-öböl birtokára, — békés portugál birtok lett. A két civakodó között a harmadik örült! De az Egyesült-Államoknak igazuk volt, hiszen Guinea már 1607 óta portugál birtok volt.

Ugy látszik, a gyarmat mostanában újjászületik. Néhány kitűnő utat építettek az ország belseje felé, amelyek autózásra is igen alkalmasak; egy német társaság folytatja a pálmaolaj-ipart és kivitelt; a Woerman-féle német hajózási társaság szabályszerű kontinensközi forgalmat tart fenn. A főkikötő Bissao, az ugyanilyen nevű szigeten, a Rio Oeba torkolatánál, de a politikai székhely Bolama, amely maga is kis szigeten épült és rendkívül barátságos és kedves kis város.

Ezekben a napokban, melyek még elválasztanak bennünket az Amerikába indulástól, megkezdődött számunkra a várakozás furcsa időszaka. Többnyire a meteorológiai jelentéseket tanulmányoztuk, amelyek naponta érkeztek, gyakran naponta többször is. A vállalkozás sikere nagyrészt az időjárási viszonyoktól függ s minthogy három-ezer kilométeres távolság átrepüléséről van szó, nem könnyű dolog összeegyeztetni a kapott adatokat. Ezenfelül a legalkalmasabb idő megválasztása nemcsak a biztos adatok tanulmányozásától függ, hanem a valószínű adatokra alapított számításoktól is.

Közben gondosan előkészítjük a gépeket. Ámbár ezeknek terhelését már akkor jelentékenyen csökkentettük, mikor Orbetellóból elindultunk, mégis ezekben a napokban igen sok olyan anyagot találunk, amit még mindig ki lehet rakni. Hogy minél több hely maradjon az üzemanyag szá-

mára, a gépeket szinte teljesen kiürítjük. Nem marad a gépen még a gumi-mentőcsónak sem, mely arra való volna, hogy menedéket adjon a személyzetnek, ha a hidroplán elpusztul. Valamennyiünkre érvényes az az elv, amely a hajókon csak a kapitányra vonatkozik, hogy hajójával együtt kell elmerülnie a tengerben, ha a balsors úgy hozza, hogy a hajót nem lehet megmenteni. Az óceánrepülőgépek személyzete a gépen fog maradni az utolsó pillanatig és mindenáron úgy fogja védeni a gépet, mintha önmagáról volna szó; de bele kell nyugodnia, hogy elpusztul abban a pillanatban, mikor a gép elpusztul. Gumicsónakon, amelyet az óceán kénye hány-vet, különben is szinte lehetetlen megmenekülni.

A hidroplánon nem marad egyéb, mint az úszóhorgony és a kötelek s ezenfelül a navigációs műszerek.

Egyúttal azonnal hozzáfogtunk a revízióhoz és az utánpótláshoz. Feltett szándékom, hogy minél előbb indulunk. Ha az időjárás megengedi, a felszállás már a január másodikáról harmadikára virradó éjjel megtörténhetik. Tehát minden gépre berakjuk a megszabott mennyiségű üzemanyagot és olajat; a hármezer kilométeres útszakaszra 3930 kilogramm benzin és benzolkeverékre és 150 kilogramm olajra van szükség. Ennélfogva a gép teljes súlya a személyzettel, vízzel és élelmiszerekkel együtt 4650 kilogramm lesz.

Az utánpótlás művelete nem könnyű dolog. A bázis személyzetén kívül részt vesz benne a repülőszemélyzet is, amely úgy vigyáz a gépre, mint a szemefényére és néha szerelmes szemmel simogatja végig.

Ilari ezredes tizennégy csónakot helyezett készenlétbe, mindegyiken apró tábla van, rajta az illető gép rádiótávirati jelzése: IBALB, IVALL, IMÁDD, ILONG stb. Ezek a csónakok ide-oda járnak a part és a gépek között, amelyek az öböl közepén egyenes vonalban vannak lehorgonyozva.

A várakozás ideje alatt, miután az utánpótlást elintéztük, a nap néhány óráját arra fordítjuk, hogy bejárjuk a város közvetlen környékét, amely meglepő és a trópusi Afrikában nagyobbrészt új csodákat és valóságokat tartó-

gat számunkra. Egy fiatal portugál úr, Carvalho, a bolamai kormány tisztviselője, aki szenvedélyes vadász és már évek óta itt lakik, indítványozza, hogy nézzük meg a vidéket egészen a Kasini nevű közeli néger faluig. Éjjel indulunk autón és nyolc órát rohanunk az úton, amely átszeli a roppant egyenlítői erdőt. Útközben majomhordák köszöntenek a pálmák tetejéről; ott hintáznak az ágakon és széles sziszegő szájukat felénk nyújtogatják. Makaki majmok, amelyeket a bennszülötteknek sehogysem sikerül kiirtaniok, ámbár rengeteget elpusztítanak közülük, mert sok kárt tesznek az ültetvényekben. Párszor mi is rájuk lövünk, de a halálordításuk oly mély hatást tesz ránk, annyira emberi a hangjuk, hogy nincs bátorságunk folytatni a lövöldözést és békén hagyjuk őket, hadd kiáltozzanak. Az erdő roppant sávon húzódik az óceán és a folyam között. Oly sűrű és annyira ellepi a vegetáció kusza szövevénye, hogy alig lehet átmenni rajta. A legfurcsább alakú és fajtájú roppant fák nyúlnak az égbe; itten képviselve van az egész trópusi flóra. Lent a törzsek között ezerszámra nő a cserje, a lián és a kúszónövény.

A néger falu az erdő déli oldalának végében van. A külseje nem valami biztató, de a lakossága kedves és udvarias. Ezek talán egész Afrikának legszelídebb bennszülöttei. Két törzs lakik itt, a mandinga és a fulla törzs. Ez utóbbiak a szebbek. Majomképűek, mint általában a négerék, de a testük tökéletes. Tisztjeink rengeteg felvételt készítenek róluk. Természetesen legszívesebben a nőket fényképezik. A néger férjeknek nincs semmi ellenvetésük, sőt rögtön megkérdezik, nem akarják-e a feleségeiket meztelenül lefényképezni és azonnal parancsot adnak nekik, mire az asszonyok a világ legtermészetesebb arcával állnak oda meztelenül. A négerék ennek nem tulajdonítanak semmi fontosságot. Tiszteletünkre csoportos táncokat adnak elő. Némelyik ezek közül igazi és valóságos legújabb divatú «black-bottom». Más táncok szimbolikus jellegűek. Van egy táncuk, az úgynevezett «lótánc», amelynél a néger hosszú lófarkas sisakot tesz a fejére; ez jelképezi a nemes állat fejét. Szalmaruhát vesz fel és ugrándoza, ritmikusan táncol. Más

táncoknak harci jelentőségük van, másoknak pedig szexuális vonatkozásuk. Tipikus a «hattyútánc». A mozgásokat főképpen hátsótestükkel végzik. Megállapítom, hogy a fehér országok túlfinomult műveltsége mennyire sietett alkalmazni a modern táncokban ezeket a cseppet sem elegáns mozdulatokat, amelyek a nagyvilági szórakozóhelyek legfőbb gyönyörűségei.

Tengerészeink és a bennszülöttek nagyszabású futballversenyt rendeznek. A nézők, számukat tekintve, odaillennek akármelyik európai pályára, csak talán érdekesebbek ... Mindig a mi tengerészeink a győztesek.

Kasini falu négerai más látványossággal is szolgálnak nekünk: a görög-római birkózással. Kitűzzük a száz portugál scudo «Guineai Nagydíjat» s még néhány kisebb díjat. A négerek az ókorban használt klasszikus szabály szerint birkóznak, amelyet máig is megtartottak a civilizált országok: az a győztes, aki ellenfelének mindkét vállát a földre szorítja. A birkózásra furcsa kihívó, ingerkedő, lovagiaskodó mozdulatokkal hívják fel egymást; nehéz volna megállapítani, mit jelképeznek ezek a mozdulatok.

Mielőtt a birkózók összeakaszknának, emelt fővel körüljárják a kis porondot; ennek is megvolt a mása a klasszikus ókorban. Afféle kiállítás ez, amely lehetővé teszi a nézőnek, hogy megcsodálja a küszöbön álló viadal bajnokait és mérlegelje a győzelmi eshetőségeket. A négerek fűgén és plasztikusan mozognak, a testük vonalai szépek. A bajnoki birkózásnak lelkes közönsége vagyunk, bátran elmondhatjuk, hogy kivételes közönség.

Egyszerre csak észreveszem, hogy Longo őrnagy eltűnt. Keresem, szólítom, hiába; komoly megbeszélésbe merült a fullák királyának feleségével! Az eset súlyos. Elküldök valakit érte, de sajnos, a küldöncök sem térnek vissza. Valamennyien azzal foglalkoznak, hogy szakértő módon vizsgálgatják a királyi család nőtagjait. Különben szép lányok és a négerek egyáltalán nem törődnek velük. A világ legtermészetesebb dolga ez, annál természetesebb, mert bizonyos civilizált népeknél is divatban van.

Későn térünk haza, mikor már esteledni kezd az erdők

lombkoronái felett. Miközben az erdőn áthaladunk, néha egy-egy lövést teszünk. Vad bőven van. Az egész tropikus fauna itt liheg és virraszt az óriási fák árnyas rejtekén: párducok, leopárdok, oroszlánok. Elejtek egy leopárdot, az itteni jellegzetes módszerrel: az ember kis villanylámpát erősít a homlokára, a lámpa erős fénysugárt vet az ágak közé és szinte hipnotizálja az állatok foszforeszkáló, üveges szeméit, úgy hogy a vad biztos célpontot nyújt.

Antilópok, gazellák és párducok szöknek előlünk, makaki hordák sziszegnek felettünk útközben. Minden olyan, mint valami kalandos regényben.

Újév napját nagy vízilóvadászattal ünnepeltük meg. A kedves portugál úr, Carvalho a vezetőnk, aki irigylésre méltó szenvedéllyel és hozzáértéssel vadászik.

Hajnalba indulunk, én, Maddalena, Longo, Napoli, Baistrocchi, Ceconi. Az autó megint az óriási erdőn át rohan velünk olyan úton, amelyet csak éppen hogy kijelöltek és amely az erdőt egészen végig átszeli. A fák és az ágak még sűrűbben és szövevényesebben fonódnak össze és elzárják az utat a kíváncsi ember elől, aki e szűz területen át akar hatolni. Az őstermészet birodalma ez, amely teljes szabadságban, az ember ellenőrzése s beavatkozása nélkül táplálja a fákat és az állatokat. Mikor áthaladunk rajta, érezzük erőink kicsiségét. Hiába büszkélkedünk, hogy kiváltságos állatok vagyunk, ez bizony semmiség ahhoz a roppant arányú és még ismeretlen világhoz képest, amely szabadon és elnyomhatatlanul tenyészik és virul sűrű bozótpalástjában. Mégis a természetnek ez a titokzatos szüziessége a legnagyobb ösztönző a harcra. Úgy érezzük (és ez mosolyt csal ajkunkra), hogy igazi afrikai vadászok vagyunk.

Az autó ezen a fantasztikus úton hatalmas lagúna szélére visz, ahol már vár egyik hajónk csónakja, amelyet teherautón előre idehoztak. Miután a csónakon átkelünk, bennszülött pirogák rajával találkozunk, amelyeket a négerek evezőkkel hajtanak a lomha vízen. A vízen vízinövények sűrű szövevénye ül, kövéren és buján, mint valami feldúlt rét.

Átkelünk a lagúnán. Most üde zöld, füves part tárul ki előttünk, a végében megint roppant erdő, amely vezetőnk állítása szerint tele van macskafajokkal és elefántokkal.

A vízilovak ebbe a lagúnába jönnek elleni. És éppen ezért ez a legalkalmasabb hely a vadászatukra. Eleinte nem igen akarjuk elhinni. Elhelyezkedünk a csónakban és a bennszülöttek kanúiban és lövésre készen tartjuk a puskánkat. Rálövünk két pompás antilópra. Én az enyémet elejtem, Carvalho elhibázza a magáét: bosszanodik egy kicsit.

Egyszerre, mikor a legkevésbé várjuk, nem messzire tőlünk felbukkan a vízben nem is egy, hanem legalább három vízilófej, bulldoggra emlékeztető roppant lapos pófájával.

A hatalmas állatok nyomban észreveszik a veszedelmet, megint lebuknak a vízbe és menekülésre fogják a dolgot. Mi üldözőbe vesszük őket a piroga-flottával és biztatjuk a már kissé megriadt bennszülötteket, hogy teljes erővel evezzenek. Könnyű kitalálni, hogy merre menekülnek ezek a vízi szörnyetegek, a levegőhólyagokból, amelyek hosszú sávban bugyborékolnak a víz színén és jelzik az állatok útját. A drámai és festői hajsztát meg-megszakítja egy-egy puskalövés, valahányszor valamelyik állat feje felbukkan. A hajsza három óra hosszat tart. Végre az egyik állatot halálra sebezük. A vergődő víziló félig kinyújtja testét a vízből, irtózatosan bömböl és roppant vízörvényt ver maga körül. A bennszülötteken eszeveszett félelem vesz erőt és menekülni akarnak. Erővel kell őket visszatartani. A víziló, mikor már végsőket liheg, dühösen kapál óriási patáival a vízben, aztán lemerül.

Mi hazafelé vesszük utunkat. Az egyik piroga majd később kivontatja a szárazra az elejtett állatot, mikor két óra múlva felveti a víz és elhossa az *Alice* fedélzetére.

Feledhetetlen újév napja volt ez.

Ez volt utolsó afrikai kirándulásunk. Most már sietetnünk kell az indulás előkészületeit. A személyzet nem távozik el többé a gépektől.

Ezekben a napokban, közvetlenül karácsony után,

igen kedves látogatónk volt: Rasini pilóta jött meg kis *Fiat-gépén* Dakarból, hogy elhozza nekünk annak az olasz turista repülőcsapatnak az üdvözlését, amely éppen most fejezte be szerencsésen körülbelül 30,000 kilométeres afrikai körrepülését. Rasini elhozta Lombardi és Mazzotti üdvözlését, akik kénytelenek voltak rosszzullétük miatt DakARBAN maradni. Az olasz túrarepülés három bajnokának üdvözlését nagy örömmel fogadjuk. Ünnepeljük Rasini bajtársat, aki két napig velünk maradt és tanúja volt a nagy repülés utolsó előkészületeinek.

Az a reménységem, hogy előbb indulhatunk, hiúnak bizonyult, mert a meteorológiai jelentések folyton azt mondják, hogy az óceán felett kedvezőtlen az időjárás. Esőfelhők vannak a nyomunkban és esőt jeleznek az út első szakaszára is. Déli szél fúj, a klasszikus passzát-szél már nem jelentkezik. Egyre növekvő türelmetlenségben telik el január harmadika és negyedike. Várakozásunk már egészen lázas jelleget ölt. Szüntelenül a tengert és az eget vizsgálgatjuk. Minden végső utasítás ki van már adva. Maddalena felszállási próbát végez teljes terheléssel. Fényesen sikerül.

A gépek teljesen készen állnak, az utánpótlást már bolamai tartózkodásunk első napjaiban elvégeztük. Most már nincs más hátra, mint hogy egy kis jó időt kapjunk és felrepülünk a nagy útra, az Atlanti-óceán túlsó partja felé. Dante atyánk verse, amelyet a fekete raj mottójául választottam, szabad óceáni horizontok felé szólít bennünket.

TIZENEGYEDIK FEJEZET.

«A messzi roppant tengerekre.»

Felszállásunk előtt két nappal elindult Bolamából a három cirkáló, a *Da Recco*, a *Tarigo* és az *Usodimare*, hogy helyet foglaljon az óceánon, egy-egy megállapított pontján annak az útiránynak, amelyen gépeink majd áthaladnak.

Pár órával ezelőtt búcsút vettem Bucci tengernagytól az *Alice* fedélzetén; szinte hogy megakadályozza kölcsönös érzékenyülésünket, ami nem illett volna tengerészekhez és aviatikusokhoz, akik a hazát szolgálják — éppen ebben a pillanatban érkezett meg a víziló teteme, amelyet a bennszülöttek felhoztak a fedélzetre. Azért mégis nagyon meghatottan búcsúztunk egymástól.

Most a hidroplánok egész személyzete mind összegyűl az *Alice* fedélzetén. A tengerészek viszont a cirkáló hídjain sorakoznak, miközben ezek felszedik horgonyaikat és lassan kifutnak az óceánra. A *Da Recco* parancsnoki hídján ott áll hajadonfővel, fehér nyári egyenruhájában Bucci tengernagy, az *Alice* felé fordul és megafonon keresztül dörgő hangon kiáltja: «*Balbo ő excellenciájának: Olaszország tengerészei köszöntik Önt és bajtársait Isten óvja Önöket a tengeren, a haza dicsőségére!*» Alalát kiáltok a hazára, a királyra, a Ducera és a személyzet harsányan ismétli kiáltásomat. A *Da Recco* fedélzetén felzendül a *Giovinezza*, a tengerészek tisztelegnek.

Feledhetetlen pillanat! A haza itt van a tengeren és az égen, elevenen és sugárzón. A szívünk lelkesen dobog. A lelkünk megduzzad, mint a vitorlák, s a határtalan messzeség felé sóvárog. — Isten vedel, tengernagy, viszontlátásra Bahiában!

Most ez a szó felvillanyoz bennünket. A hajók már messze járnak és füstjük szétfoszlik a felhők között, a Bissagos-szigetek irányában, az állandóan borús égbolton. Már említettem, hogy gépeink január elseje óta készen álltak az indulásra és mindent kiraktak, ami nem volt okvetlenül szükséges a repüléshez, edényeket, horgonyokat, köteleket, mentőcsónakokat. A navigációs műszereken és a maximális mennyiségű üzemanyagon kívül nem maradhatott más a gépen, a repülők rendelkezésére, mint egy úszóhorgony abból a célból, hogy kényszerleszállás esetén csökkentse a tenger sodrának erejét. A gépek most üresek és annyi üzemanyag van rajtuk, amennyi elegendő több mint húsz órai repülésre. Január másodikán és harmadikán éjjel tizenegy óra harminc perckor lehetetlen volt indulni.

Eredia professzor, meteorológiai szolgálatunk vezetője, határozottan kijelentette nekem, hogy még egy-két napot várunk kell, mert az Atlanti-óceánon az általános helyzet a passzátszelek felülkerekedése révén javulóban van. Ennélfogva lemondtam arról, hogy harmadikán induljunk és a régi program szerint érvényben hagytam a január negyedikén éjjel tizenegy óra harminc percre, vagyis a holdtölte első éjszakájára szóló felszállási parancsot. A hajóhadosztály az Óceánról a nap folyamán négy kedvezőtlen időjárás jelentést küldött. A jelentések szerint az ég majdnem mindenütt borult, a vizibilitás csekély, imitt-amott gyenge eső szemereg és — ami legjobban izgatott — a láthatáron kövér esőfelhők vannak, amelyekkel bizonyosan találkozni fogunk az éjszaka első óráiban. Ilyen körülmények közt veszedelmesnek tartottam az indulást és a felszállást egy nappal elhalasztottam.

Ezzel egészen új és az afrikai partokon majdnem ismeretlen helyzet adódott. Az egyenlítői nyugodt zóna, amelybe hatórai repülés után bele kellett jutnunk, vagyis akkor, mikor már kinappalodott, a passzátszelek elgyengülése és a déli szél erősödése miatt, eltolódott észak felé, gomolyfelhőkkel és magas réteges felhőkkel borította be az eget és gyakori csapadékot okozott.

A mai, vagyis a január ötödikéről hatodikára virradó

éjszakára vonatkozólag a helyzet némileg javult ugyan, de lényegében változatlan maradt. Nagy óvatossággal kellett szembenézni ezzel a váratlan és veszedelmes időjárással. De ha még három napig így marad, bizonyosan megghiúsítja, hogy kihasználhassuk a holdtölte előnyeit; tehát nincs mód rá, hogy várjunk, mert az a veszély fenyeget, hogy aztán majd igen kevés lehetősége marad a repülésnek és még nagyobb kockázattal lennénk kénytelenek nekivágni az óceáni útnak, akármilyen is az idő. Aztán ki áll jól, vájjon ha még egy napot várunk, kiragyog-e a Hold a felhőtlen égen és meghozza-e azokat a kedvező feltételeket, amelyekért már három napja epedünk? És hátha holnap az idő még rosszabb lesz? Hátha még két-három napig tartanak a kedvezőtlen időjárási viszonyok? Akkor bizony egy hónappal el kellene halasztani a repülőutat, vagy egészen le kellene mondani róla.

Tehát döntök: ma éjjel indulunk. Erről értesítjük a hajókat és a natali állomást. Egész délután és este szakadatlanul és figyelmesen tanulmányozom a meteorológiai jelentéseket. A repülés első hat órájára nem jeleznek esőt; viszont közlik, hogy a hetedik órától fogva hatalmas esőfelhőkkel találkozunk. Ez a közlés arra indít, hogy áttegyem a felszállás idejét tizenegy óra harminc percről egy óra harminc percre. Ha megkérdezném bajtársaimat, talán nem volnának valamennyien az én véleményemen, de én meg vagyok győződve róla, hogy az éjjeli repülés ideje alatt okvetlenül ki kell használnunk a jobb időt. Nem nagyon fontos, hogy egy-két órával későbben érkezünk meg; ha éjjel érkezünk, röppentyűk mellett horgonyozhatunk Natalban, viszont az óceánrepülés sikere szempontjából nagyon sokat számít, hogy a teljesen megterhelt gépek, amelyek sötétben kénytelenek repülni, kihasználják az esetleges nyugodt időt. Ha hajnalban esőfelhőkkel találkozunk, már abbau a helyzetben leszünk, hogy nyugodtan nekik vág-hatunk.

Felszállás előtt az aviatikusok felveszik a fekete inget, amit Scorza útján az ifjú fasiszták ajándékoztak minden pilótának. A fekete ing annak a fasiszta akaratnak a szim-

boluma, hogy kibontott zászlóval a kezükben megnyerik ezt a csatát az óceáni szfinx ellen. Az egyenruhaszabályzat a fekete inghez előírja a vászon térdnadrágot és a puha sárga bőrcsizmát, természetesen a rendes repülőruhán kívül. A felszállási terhelés körülbelül 4700 kilogrammban van megállapítva. Ez így oszlik meg:

Személyzet	300 kg
Benzin	3930 «
Olaj	150 «
Víz.....	200 «
Felszerelés	<u>120 «</u>
Összesen	4700 kg

Ez a terhelés körülbelül egyharmaddal nagyobb annál a maximális terhelésnél, amellyel ezer lóerős hidroplánok az egyenlítői zónában az eddigi Atlanti-óceánrepülések alkalmával felszálltak. A gépek felszállására megvan a biztos lehetőség, mert a szél segítségével nélkül, tisztán motorjaik erejével fel tudnak emelkedni. Teljesen megnyugtat e felől az a próbafelszállás, amelyet Maddalena végzett január másodikán Bolamában, a nap legmelegebb órájában, teljes szélcsendben, 4700 kilogramm terheléssel. Ami lehetséges volt nappal, bizonyosan még könnyebb lesz éjjel, mikor a hőmérséklet leszáll.

Egyáltalán nem titkolom magam előtt az elénk tornyosuló nehézségeket.

Az alkonyat borús volt. Az ég egészen felhős. Az éjszaka ólmosan zuhan a tájra, amelyet talán nem látunk többé. A Hold halványan dereng a sűrű felhőrétegek függőnye mögött. Le kell küzdeni azt a rémült érzést, amit a sötét és baljóslatú éjszaka kelthet az emberekben. A megállapított időben, tíz óra tájban, a *Bissao* portugál vontatóhajó egyenkint vontatókötélre veszi tizennégy csónakon a tizennégy gép személyzetét. Ügy volt, hogy az óceánrepülésen csak tizenkét hidroplán vesz részt. Két gépnek, amelyek a Bolamába érkezett tizennégy közül «műhelygépeknek» voltak minősítve, vissza kellett térnie Olasz-

országba. De Donadelli kapitány és Teucci kapitány, ennek a két hidroplánnak a parancsnokai, olyan szívrehatóan könyörögtek, oly szívósan ostromoltak, hogy az utolsó pillanatban úgy döntöttem, hogy őket is magunkkal viszem az Óceán túlsó partjára. A gépeikből gyorsan kirakattunk minden felesleges anyagot és felszereltük őket az óceánrepülésre. A tartaléktartályok helyett benzines kannákat raktak be, mint a repülőút többi gépe is, arra az esetre, ha a tartályokból szivárogná a benzin és így megcsappanna a készlet.

Portugál-Guinea kormányzója felkeresett az *Alice* hajón, hogy elbúcsúzzék tőlem. Bolamai tartózkodásunk alatt kimondhatatlanul szíves volt hozzánk: kedvessége jóval túlhaladta a szokásos vendégszeretet mértékét. Most személyesen hozta el az óceánrepülőknél jókívánságait és miközben beszél hozzám, megérezem őszinte és meleg meghatottságát.

Egyébként ebben a pillanatban minden erőmet megfeszítem, hogy elrejtsem a magam meghatottságát, amely egyre erősebben jelentkezik, amint az *Alice* hajó mellett elhaladnak a személyzetet szállító csónokok. A személyzet rendre beszáll a gépekbe. Nem is annyira nyugodtnak, mint inkább közömbösnek szeretnék mutatkozni. Valaki a sötét éjszakában alalát kiált felém a vízről. Megpillantom Longot, aki rosszul palástolt meghatottsággal köszönt. Valami csúfolkodással felelek rá. Sőt leülök a fedélzeten egy asztalkához, hogy jól lásson a beszálló személyzet, hozatok egy csomag játékkártyát és elkezdek *scopát* játszani Valle tábornokkal. A kártya gyakran összegabalyodik a kezünkben, a játék csak ímmel-ámmal megy. Mindegy. Tovább játszunk, egészen addig, míg az utolsó személyzet is el nem érte az utolsó gépet.

Az éjszaka egyre sötétebb. A Holdból már szemernyi sem látszik. A sötétség beburkolja az eget és a vizet, amelynek szintjét hiába keressük; a tenger tükrén nem is sejtjük már, merre lehet a horizon.

Valle is indul beszállni. Most már nincs egyéb hátra, mint elbúcsúzni az *Alice* parancsnokától, Pizzutótól, aki

hadi aviatikus volt. Nagyon meg van hatva. Keményen kezét szorítok vele. És ugyanilyen néma elszántsággal búcsúzom a derék Ilarítól. Valle, Biondi ezredes és Maddalena, miközben beszállok, még egyszer megölelnek.

— Minden rendben van, Cagna?

— Teljesen rendben!

Pontosan egy óra huszonkilenc perc greenwichi idő szerint. Meg van állapítva, hogy a felszállás rajonkint történik, három gép száll fel egyszerre, előbb a fekete, aztán a fehér, vörös, zöld raj és minden raj felszállása közt néhány perc szünetet tartunk. Az én rajom száll fel elsőnek. A motorok berregnek, a légcsavarok eszeveszetten forognak. Ütött az óra, amelyet annyira vártunk. Az éj csöndjében nem hallatszik más, csak a motorok zúgása. A gépekből nem látszik semmi, csak a szárnyak végén a kis útjelző lámpa. A személyzet, benn a repülő kalitkában, kimereszi szemét a sötétségbe és talán valamennyien összeszorítják az állkapcsukat, mint az én társam, Cagna, amint a végzet küszöbén minden energiájukat megfeszítik. Én végtelenül nyugodt vagyok. Az idegeim már engedelmessé válnak akaratomnak, amely lenyűgözi őket. Talán még sohasem éreztem úgy, mint ebben a pillanatban, hogy ura vagyok magamnak. Minden gép kész? Igen! Hát akkor előre! Teljes sebességgel nekilendítjük a gépet a sötétben a sötétség felé.

A roppant és súlyos hidroplán, amelynek orra egészen belemerül a vízbe, nagy ugrással indul és azonnal felágaskodik a halott és sűrű vízben. Az orra kissé a levegőbe lendül, egyre keményebben hasítja a hullámokat, a láthatatlan egyenes vonal irányában. Gyorsít, rohan, dühösen és őrtjögve nyeli a távolságot és durván, hirtelen koppanva, keményen nekiugrik a hullámoknak. Durván meg kell fékezni, éreztetni kell vele elszánt akaratomat, amely erősebb, hatalmasabb az övéénél. Hamarosan emelkedik s még pár percig súrolja a vizet. A magassági kormányt magunkhoz húzzuk: észreveszem, hogy a hidroplán elválk a tenger felületétől és roppant sebességgel rohan az éjszakában. Szilárdan kell tartani a kormányt, karunk minden erejének megfeszítésével és a motort ebben a drámai

pillanatban a legnagyobb sebességre kell beállítani. Jaj nekünk, ha kinézünk a kabinból a vízre. Jaj nekünk, ha a horizont keressük. A legkisebb határozatlanság, pillanatnyi bizonytalanság, hajszálnyi tévedés a vak ösztön következtében, annyit jelentene, hogy biztosan elpusztul a gép és elpusztulunk mi is. Előre, előre, egyenesen, a sötétben. Alig válunk el a víztől, zérusra állítom a magasságmérőt és rábízom magam a precíziós műszerekre; húsz percig nincs egyéb dolgom: csak emelkedni és előrehaladni. De lehetetlen látni, hogy milyen magasan repülünk, legfeljebb csak a magasságmérő fluoreszkáló számlapján: körülöttünk sötétség, borult az ég, fekete a levegő. Nincs semmi tájékozódási pont, éppúgy lehetünk húsz, mint kétezer méter magasságban. De szemünket a magasságmérőre szegezzük, amely tökéletesen működik és így módunkban van szabályozni a repülést, feljebb emelkedni az egyenes irányban a nélkül, hogy veszítenénk sebességünkéből. Ennek a tízezer kilogramnak megerőltető felemelése egészen motorjainkra hárul, amelyek győzelmes, diadalmas, biztos zihálással verik a taktust. A nehezen túl vagyunk!

Minthogy én indultam elsőnek, nem láthattam a többi gépek felemelkedését. Csak annyit látok, hogy Valle hiába való kísérlet után leállította motorjait és visszament a partra. Később megtudom, hogy kirakta azt a benzint, amelyet a meghatározott mennyiségen felül felvett és másfél óra múlva elindult, remek iramban utánunk eredt és a braziliai partok közelében utolérte kötelékünket.

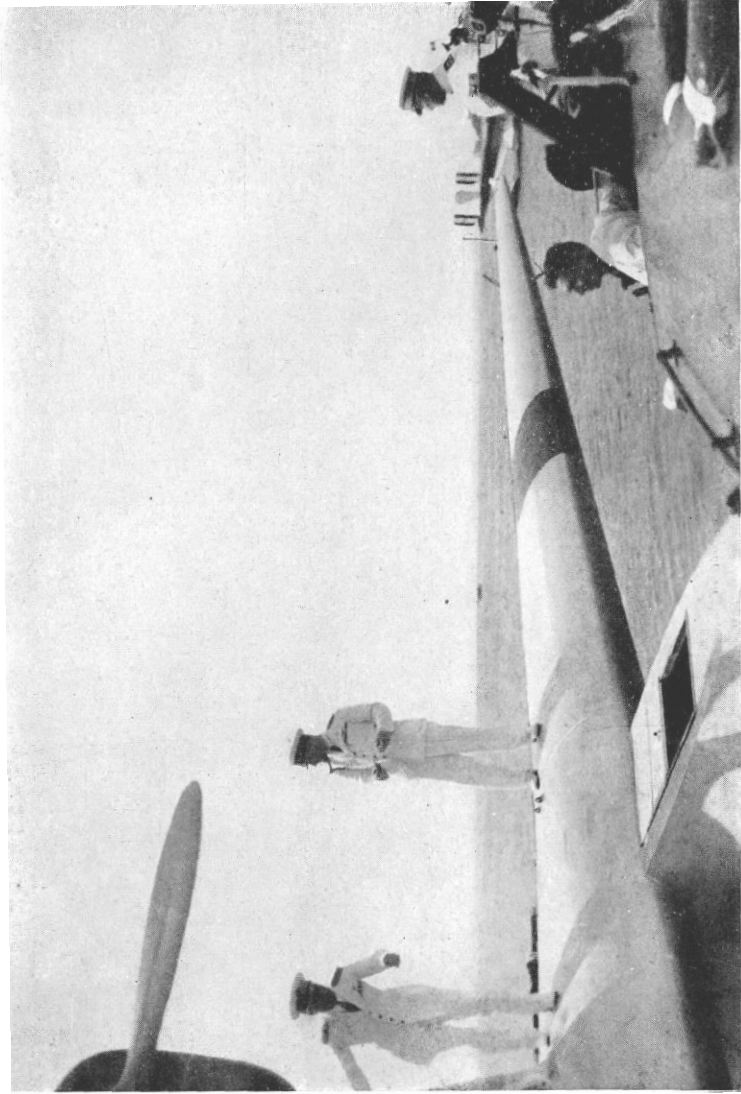
Már magasan vagyok a levegőben. A légkört továbbra is magas réteges felhők borítják, amelyeken átszűrődik a láthatatlan Hold ködös, tejes derengése. Majdnem koromsötétségben repülünk, igazi tudományos navigálást végzünk, pusztán a műszereink alapján és nem is annyira a magasságmérőre, mint inkább a sebességmérőre és a kitérésmérőre támaszkodunk.

Az útirány egyáltalán nem aggaszt, mert a személyzet képzettsége minden tekintetben megfelel annak a kivételes próbának, amelyet most meg kell állnunk.

Most már kinézhetek. Kis villanyreflektorok alakzatai



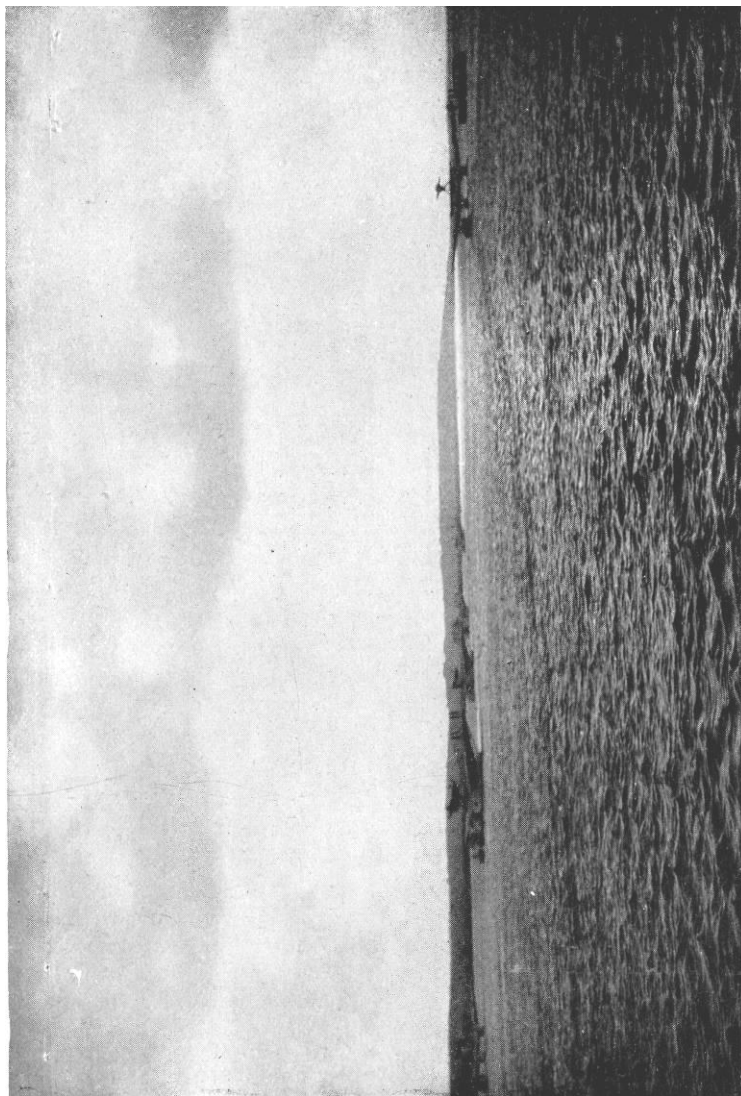
Bahia : Balbo a hidroplán szárnyán.



Bahia : A leszállás után.



Beszélgetés az «IBALB»-on pár perccel az indulás előtt.



Bahia : A leborgonyzott hidroplánok.

villognak a nyomomban: apró szabályos háromszögek a levegőben. Tőlem balra, harminc méterrel előttem repül most Maddalena. Fél óra múlva átrepülünk a bissagosi szigettenger fölött. Kint vagyunk a nyílt Óceánon.

Összeköttetésben vagyok Bolamával, a hajókkal, a gépekkel. Rádiótávírászom gyorsan egymásután írja tele a lapokat. A rádió pompásan működik. A sötét éjszakában szemünk száz méternyire előre és oldalt nem lát semmi mást, csak a velünk egy kötelékben repülő gépek reflektorát; de a rádió ezer meg ezer kilométernyire lát és érez helyettünk, az egész végtelen Óceánon egészen a római San Paolo állomásig egyfelől, egészen Rio de Janeiróig másfelől; alig hogy fent vagyunk a levegőben, máris beszélünk a repülőút két végpontjával, az érkezési és az indulási állomással.

Türelmetlenül kérek az *Alicetól* a felszállásra vonatkozó híreket. Közlik velem, hogy három gép Bolamában maradt: az IVALL, IRECA és az IBOER.

Tehát tizenegyen repülünk. Még túlságosan korán volna a «szemle». Várni kell. Rádiótávírászom nem jelez más incidenst.

A repülőút legirtózatosabb óráján, a felszálláson túl vagyunk. Szüntelenül ez a gondolat motoszkál a fejemben: hát még ha az időjárás viszonyok jobbak lettek volna! Hát még ha holdvilág lett volna! Hát még ha hátszél kaptunk volna! De hiábavaló gondolatok ezek, és elhessegetem őket magamtól: nem tehetünk másképpen. A valószínűségi számításokban, amelyeket annyiszor elvégeztünk az előző hónapokban, mindig megállapítottuk, hogy a legnagyobb kockázat az éjjeli felszállás teljes terheléssel. Mikor a személyzet beszállt a gépekbe, abban a drámai pillanatban, mikor a *Bissaotól* vontatott csónakok elhaladtak az *Alice* mellett, vájjon hányan mondták magukban: «Ki lesz az áldozat?» Talán én — mondtam magamban. És a lelkem, mint minden bajtársam lelke is, kész volt az áldozatra, mert bizonyosak voltunk benne, hogy önfeláldozásunkkal is csak a haza nagyságát szolgáljuk.

Rádiótávírászom még nem közölte velem a tragikus

híreket. Szándékosan halogatja a közlésüket. Nem akar felizgatni a repülésnek ebben a legkényesebb szakaszában, annál kevésbé, mert a felszállás alkalmával bekövetkezett legnagyobb szerencsétlenség — a Boer—Barbicinti gép elégeése — sajnos, jóvátehetetlen, öt perces repülés után elpusztult a gép és elpusztult a személyzetnek mind a négy tagja. Négy vagy öt óra múlva, mihelyt kinappalodik, mindent megmond majd. Közben abban reménykedik, hogy esetleg újabb, biztatóbb híreket kap: talán megtalálták őket épségben a szigettenger valamelyik kis szigetén vagy a lagúna valamelyik révében. Csakugyan értesült, hogy haladéktalanul megindult a kutatás és egyszerre szeretné közölni velem a két hírt, az elsőt is, a gyászosat és a másodikat is, a megnyugtatót. Venturini főhadnagy ferrarai fiú, földim és nagyon szeret engem. Hozzám való ragaszkodása viaskodik benne a szigorú kötelességérzettel, amelynek parancsa szerint azonnal közölnie kellene velem mindent. Az előbbi érzése győz. Csak később kapom meg a hírt, hogy meghalt az IRECA motorkezelője, Fois, a derék sardiniai altiszt, meghalt az IBOER egész személyzete: Luigi Boer az éjjeli repülés bajnoka, talán a legtapasztaltabb valamennyiünk között, Danilo Barbicinti, a legfiatalabb, a legkedvesebb, az orbetellői «kis-asszony», a mosolygós, melegszívű, végtelenül derék fiú és a két altiszt, Felice Nensi és Cesare Imbastari.

Egyelőre koromsötétségben navigálunk, szüntelenül sűrű felhőkbe burkolva és hiába keressük fejünk fölött egy-egy kis csillag fehér fényét. Az égbolt komor, egészen zárt, fenyegető. Az órák lassan múlnak. Szemeink folytonosan a műszerek számlapjára és a precíziós bussolára merednek, amely minden támaszunk ebben a holdtalan és csillagtalán sötétségben. De amint egyre jobban múlnak a percek, a negyedórák, félórák, órák, amiket a motor szabályos zakatolása jelez, a gép megkönnyebbül és vele megkönnyebbül a szívünk is, mert tudjuk, hogy hátunk mögött, a láthatatlan úton, a rettentően dühöngő tenger elmaradt mögöttünk.

Mi történt volna, ha az ilyen feltételek mellett végzett

éjjeli repülésnél amúgy is felmerülő aggodalmakon kívül még vihart és esőt is kaptunk volna? Vájjon hány gép tudott volna ellent állni? Hány gép lett volna kénytelen leszállni és megkockáztatni, hogy esetleg elnyeli az Óceán? Erre hamarosan megkapom a pontos feleletet, mikor a nap legelső órájában, közvetlenül ismeretségbe kerülök a dühös záporokkal, amelyek az átkelés folyamán várnak ránk.

Elöttem a szerelékfalán apró lámpa alatt kis hármaskeret van, amely drága a szívemnek; három fénykép: középpontban két kis lányom, Giuliana és Valeria, jobbról anyám fehér és mosolygó feje, balról feleségem. Érzem, hogy a lelkük itt jár velem és hogy az én lelkemmel együtt Istenhez emelkedik. A végzettel vívott harcnak ebben az órájában nem csupán a magunk élete forog kockán. Mi katonák vagyunk, akik élnek, mennek, meghalnak! Vállaltuk a repülés kötelességét — és repülünk. Kockázat nélkül nincs repülés. Én könnyű szívvel odaadnám az életemet, de a haza örök, túléli az embereket és sorsukat. Győznünk kell a hazáért. Életünkkel együtt a haza becsülete is kockán forog.

Előre, előre. Az óceáni éjszaka ránk súlyosodik. Már két órát repültünk, kezdődik a harmadik. Van rajvezető, aki túlságosan gyorsan halad, van aki túlságosan lassan. A rádiótávíratok: egymást érik. Kegyetlen fáradtságunkba kerül megtartani a köteléket ebben a koromsötét éjszakában. Egyszerre csak fény villan a tengeren, egész sor lámpa, hajó! A mi hajónk! Az első cirkáló: a *Da Recco*. Repülésünk iránya egyenes. Ünnepélyesen zúgó motorokkal, kiterjesztett szárnyakkal rohanunk előre és átrepülünk az Óceánon úszó első kis darab Olaszország felett.

Az Óceán megint koromfekete s koromfekete fölötté az ég. Megint két óra, megint három óra múlik el. Most már tudjuk, hogy az éjszakából csak pár óra van hátra: az idő gyorsabban telik. A hajók tudunkra adják a gépek áthaladását. Tizenegy gép repül csoportban. Valle külön jön utánunk. Hát a tizenharmadik?

Szorosan összetartunk. Kemény iramban repülünk.

A szél is segít. De az égbolton továbbra is gomolyognak és fölénk tornyosulnak a réteges és gomolyfelhők. A holdvilág néha mintha kissé élénkülne, aztán megint elmerül a kavargó felhőkben. Újra belezuhanunk a sötét éjszakába.

Hét óra tájban kelet felől kezd átszűrődni a hajnal első fénye. Hamuszürke sávok a felhők mocskos hátterén, párhuzamos rétegek, aztán rózsaszínű sávok, aztán ibolyaszínű és zöld csíkok. Végre az Óceán is megmutatja kissé ráncos hátát. A vízen visszaverődik a hajnali szürkület fakó derengése.

Erősebb fény hasít bele a láthatárba, mint valami lángpallos. Újabb fények csatlakoznak az elsőhöz és sugárzó visszfényük végigzaporoz a tenger határtalan, komor-szürke messzeségein. Az egyenlítői zónákban rohamosan világosodik. Nem telik bele húsz perc és a nappal máris elkergette az éjszaka sötétségét és meghódította az eget.

Kezdünk jobban látni bent a gépben is és kifelé is. De ez nem az a hajnal, amelyet vártunk. A levegő nehéz, a közeledő zápor jelül. A felhők megakadályozzák a Napot, hogy áttörje a petyhüdt és lankasztó borongást. Észre vesszük, hogy fent van a Nap, de nem látjuk. Abban reménykedtünk, hogy fürdeni fogunk a Nap melegében és fényében: sem az egyikben, sem a másikban nincs részünk.

Le kell mondani a külső tájékozódási lehetőségekről: be kell érnünk a bussalával és a sextanssal. Így fog ez tartani a nap legnagyobb részében. Szürke az ég, szürke a tenger.

Rádió útján megtartom a «szemlét», sorra számbaveszem a gépeket: azonnal felelnek. Közölhetem Rómával, ahol már nappal van, — mert Olaszország között és ama pont között, ahol most vagyunk, két és félórás különbség van — hogy tizenkét gép szabályszerűen repül Natal felé, zárt kötelékben és hogy az óceáni szakasznak már körülbelül egyharmad részét megtettük. Táviratozás közben a Ducera gondolok, aki elsőnek fogja olvasni e szavakat és a 42 millió olaszra, akinek szívét ez a jó hír örömmel és fénnel árasztja el. Mint mi, ők is boldogan fogják majd megtudni, hogy egyetlen gép sem volt kénytelen leszállni

az óceánon az éjszaka első hat órájában, hogy tizenkét gép indult Bolamából és tizenkettő van úton a braziliai part felé.

Nem tudom még pontosan, mi volt az oka, hogy a Bolamában maradt két hidroplánnak nem sikerült félsz állnia. Most, mikor a nappal fénye, akármilyen homályos és bizonytalan is, mégis csak azt jelenti számunkra, hogy vége a lidércnyomásnak, Venturini főhadnagy, a rádiótávírásszom, átadja nekem Ilari parancsnok üzenetét, amelyben mind a két gépről tájékoztat. Recagno, miután szerencsésen felszállt, sebességcsökkenés következtében — ami ilyen kivételesen nagy terhelésnél könnyen megtörténik — még egyszer vizet ért, teljesen elvesztette a jobb úszótestet, amely elpusztult és halálra zúzta Fois motor kezelőt. Azonnal mentőhajók siettek a helyszínére és így lehetséges volt megmenteni a két pilótát és a rádiótávírást, akik épségben maradtak.

Ezenfelül közölte velem Ilari parancsnok, hogy az IBOER pár perccel a felszállás után ismeretlen okokból — tekintettel a pilóták kivételes ügyességére, szó sem lehetett arról, hogy akár a legcsekélyebb manőver-hibát is elköveték volna — kigyulladt és pár másodperc alatt megsemmisült.

Pár percre mélységes megdöbbenés vett rajtam erőt erre a hírré. Nem akartam elhinni, hogy ez a híradás végleges. Küzködtem magamban a halál kísértetével. Első gondolatom ez volt: semmiképpen sem hiszem el, hogy ezek a derék bajtársaim elpusztultak. Parancsot adtam Bolamának, hogy fokozott erővel kezdjék újra a kutatást. Közben pedig azon törtem a fejemet, hogy mi is lehetett a szerencsétlenség oka.

Natalba érkezésünk után pontosan megállapítottuk ezeket az okokat, azoknak a tanúvallomása alapján, akik láttak valamit a szerencsétlenségből, akár a saját gépük-ről a magasból, — amit több pilótának is módjában volt megtenni — akár pedig még a bolamai partról. A szerencsétlenség színhelyén roppant láng csapott fel.

Egy dolog teljesen bizonyos előttem: az IBOER rövidzárlatnak esett áldozatul. Az ilyesmi aránylag könnyen

megtörténhetik, mert az útjelző lámpák, a pilótakabinok lámpái és a rádióberendezés vezetékai miatt kénytelenek voltunk számos akkumulátort magunkkal vinni a gépen.

Repülés közben többet nem tudhatok meg. De rögtön arra gondolok, hogy a szerencsétlenséget azok közé az előre nem látható esetek közé kell soroznunk, amelyek az aviatikában olyankor történnek, mikor az ember eléri a teljesítőképesség határait. Az ilyen pillanatokban elég egy másodperc, hogy az ember izgalmában valami jelentéktelen kis hibát ejtsen a manőverezésben, ami azután végzetessé válik. Ha pedig, mint az IBOEK esetében, rövidzárlat keletkezik, akkor a pusztulás nem hárítható el semmiféle emberi akarattal és ügyességgel és csak a végzet kiszámíthatatlan játékaának tulajdonítható.

A nappal óráiban a repülést kevesebb aggodalommal folytattuk. Éjszaka rendkívül nehéz volt egyszerre számon tartani a repülés valamennyi elengedhetetlen elemét: az útirányt, a precíziós műszerek figyelését, amelyek a hőmérsékletet és a magasságot mutatják, a kitérés mértékét és mindenekfelett a zárt kötelék megtartását. Éreztem, hogy a szemünk, míg a sötét éjszakában rohantunk, rendkívül érzékennyé vált. Talán soha, a jövőben sem tudja szavakkal kifejezni egyetlen óceánrepülő sem azt a lidércnyomást, ami megüli az embert, mikor a határtalan sötétségben repül órákon keresztül, nincs semmi tájékozódási pontja sem az égen sem a vízen, sőt nem látja egyiket sem, csak repül, repül a ködtengerben. Mivel félünk az összeütközéstől, sohasem tévesztjük szem elől azokat a gépeket, amelyek előttünk és oldalvást repülnek, de azért a műszerekről sem feledkezünk meg. A szem nyugtalansága a legbiztosabb jele az ideges feszültségnek, amely egészen a vonaglásig fokozódik.

A zárt kötelék megtépázta idegeinket, kimerítette ellenállóképességünket és kemény próbára tette a gépeket. Zárt kötelékben repülni tizennyolc órát egyfolytában annyit jelent, mint szakadatlanul hajszozni a motorokat, roppant erőfeszítésre kényszeríteni őket, pillanatonként változtatni a tempójukat, felfokozni ötven fordulatra, le-

csökkenteni harmincra, szakadatlan, megerőltető csereberével.

Ez a kemény munka minduntalan kitérésre kényszeríti a gépet, ami súlyosan befolyásolja a kilométerteljesítményt és teljesen lehetetlenné teszi a pilóta számára, hogy szabadon válassza meg az útirányt.

A magányos repülés szabadsággal, sebességgel, biztonsággal jár.

A kötelékben való repülés az óceánrepülés rendes nehézségeit tetézi azzal, hogy állandóan ellenőrizni kell az embernek nem csupán önmagát, hanem a többiekét is.

Arra gondolok, hogy ha meg kellene ismételnem az óceánrepülést, szívesebben átrepülnék az Óceán egyik végétől a másikig háromszor is, de egyedül, mintsem hogy még egyszer átrepüljem kötelékben. A kockázat nagysága és a szerencsétlenségek valószínűsége annál nagyobb, minél több gép vesz részt a repülésben, míg ellenben, aki egyedül van, csak magával törődik.

Valamivel a hajnali szürkület után talákoztunk a& első esőfelhőkkel. Csatatunk nem igen szenvedett miattuk, ámbár rendszerint megijeszti azt, aki először repül az Óceán felett. Tisztán kirajzolódnak a horizonon, határozott körvonalú kövér felhők alakjában, amelyek az óceán vizéig érnek és egészen összeolvadnak vele. A zuhogó eső irtózatossá teszi erővel verdesi szárnyainkat. Az ember arra gondol, hogy az óriási esőcseppek, ha ilyen nagy erővel csapnak le, kárt tehetnek a vékony fahálózatban kifeszített finom vászon-burkolatban. Azonban a zápor szerencsére nem tesz kárt a szárnyakban. Viszont sokat árt a légcsavaroknak, amelyek ha ilyen viharos záporban kénytelenek forogni, hámlanak és pattogzanak. Ezzel a tapasztalattal számot vetünk majd, mikor felállítjuk az óceánrepülés mérlegét. A falégcsavarok szerintem alkalmasak a mérsékelt égöv alá, de nem tudnak elegendő ellentállást kifejteni az egyenlítői zónák dühös viharaival szemben. Szerencsére, miután az első záporon áthaladtunk, már nagyon jól tudjuk, hogy kell bánni a többivel. Tudjuk, mi a zápor, tudjuk, meddig tart s most már gyerekjáték lesz megbirkózni vele. Azonban

ki kell szélesíteni a köteléket és bizonyos távolságot kell tartani a gépek között, nehogy összeütközzünk. Azonfelül ezek a záporok, ha sokáig tartanak, a végén mégis csak nagyon idegesítik az embert.

Repülés közben olyan hőség támad a gépben, mint valami villanyos kohóban. Kissé aggaszt a motor. Azonban a nap legforróbb óráiban, tizenegy és kettő között, állandóan megtartotta normális átlaghőmérsékletét, ami sohasem volt magasabb 75—80 foknál. Különben nem volt ennél nagyobb, legnagyobb erő kifejtése pillanatában, a felszállás alkalmával sem, még pedig Cappannini jóvoltából, aki friss vizet szivattyúzott a tartályból.

Az útirányt a legcsekélyebb tévedés nélkül és igen könnyen betartottuk a precíziós bussola segítségével. Indulás előtt megmondtam, hogy gépeink tökéletesen úgy fognak navigálni a levegőben, mint a hajók a tengeren. Az éceánrepülésben ehhez a programhoz igazodtunk. Éjjel kivilágított úszó füstfelhőkkel ellenőriztük a kitérést. Mikor napközben az esőfelhők teljesen beburkolnak sűrű fátylukba és egészen elzárják a kilátást a tenger szintjére, a magasságmérőn állapítjuk meg a magasságot, amit a zápor egész ideje alatt állandóan megtartunk; az irányt illetőleg a bussolához igazodunk.

Ekként módunk volt úgy navigálni, hogy megtartottuk a rajok ékalakú zárt kötelékét.

Indulás előtt némi kétségeim voltak a sebesség iránt, tekintettel a hozzánk érkezett ellentmondó széljelentésekre. Azonban a sebességet megtartottuk, még pedig állandóan igen magas fokon, ami felülmúlta minden várakozásomat. Megállapítom, hogy a gép rendkívül sokat nyert azzal, hogy az úszótestek és a kabinok hermetikusan el vannak zárva.

Már több mint nyolc órája vagyunk a levegőben. Lelkünkben reménység éled, hogy mind a tizenkét gépet eljuttathatjuk céljához, amikor az IBAIS gépről SOS jelzés érkezik hozzánk: parancsnoka, Baistrocchi kapitány radiátor-defektus miatt leszáll az Óceánon és közli velünk a helyzetét. Tudom, hogy Baistrocchi is és Gallo is, a második

pilóta, kitűnő tengerész. Miután meggyőződtem felőle, hogy a leszállás nem okozott súlyos sérüléseket, folytatom a repülést és azonnal közlöm a hajóhadosztállal azt a pontot, amelyet Baistrocchi megadott. A tengernagyi hajó jelenti, hogy azonnal a helyszínére küldte a *Pessagno-t*. Nyugodtan tovább mehetünk.

Később, 600 kilométernyire Noronhától, Donadelli parancsnok rádión értesít, hogy elfogyott a vize, mert a radiátora eltört; leszáll, abban a reményben, hogy tenger-vízzel pótolni tudja és így a maga erejéből el tud jutni Noronháig. Mivel nem sikerül kijavítania a radiátort, a hajóhadosztály a szokásos rádiótáviratváltás után kiküldi a *Da Noli* cirkálót, hogy vegye vontatásba ezt a második gépet.

Mind a két incidensnek ugyanaz volt az oka. A S. 55. gépek mostani radiátora nyilván nem eléggé tökéletesen van szerelve az ilyen hosszú repülésre. Már volt ilyen defektusunk az előbbi útszakaszokon is. Az óceánon most szerzett tapasztalat értékes lesz a jövőre vonatkozólag. Egyébként itt csak egy mellékalkatrésről van szó. Megjegyzem, hogy a radiátortörést elősegíti a légsavar vibrálása; mint már említettem, a légsavar maga is nagyon megérzi az egyenlítői heves csapadékokat.

Az óceánon végrehajtott két leszállás némileg aggasztott, azonban a világ előtt bizonyítani fogják pilótáink mesteri ügyességét, lélekjelenlétét és önuralmát. Ez a két leszállás egyúttal a gépekre is a legnagyobb dicséret. Sohasem könnyű leszállni a nyílt Óceánon; de ebben az esetben százszorta nehezebb volt, a gépek roppant terhelése miatt. Baistrocchi kapitány és Gallo főhadnagy hidroplánjának terhelése 3000 kilogramm volt. A manővert mégis úgy hajtották végre, hogy a gépnek még csak egyetlen bordája sem sérült meg. A gép könnyedén újra fel tudna szállni, ha a javítást azonnal el tudták volna végezni. Sajnos, lehetetlenség; tehát vontatni fogják egészen Fernando di Noronháig vagy egészen Natalig. Amint előre látom, a vontatás egyáltalában semmi kárt sem fog okozni a két hidroplánban. Az egyik ugyan 1400 kilométer után elpusztult, de tisztán csak egy egészen közönséges hajózási incidens követ-

keztében; ennek pedig a tengerészek kimerültsége volt az oka, akik már több mint ötven órája vontatták a gépet az öceánon.

A két hidroplán személyzete minden tőle telhetőt megtett, hogy elkerülje a leszállást. Az IBAIS és az IDONA, mikor észrevették, hogy a radiátorból víz szivárog, igyekeztek mégis tovább folytatni a repülést, úgy hogy beleöntöttek a radiátorba minden folyadékot, ami csak rendelkezésükre állt a gépen. A személyzet feláldozta víztartalékját, ásványvizét, a termoszkokban őrzött feketekávét, végül még a vizeletüket is erre használták. De a motor hőmérséklete egyre emelkedett. Az a veszély fenyegette, hogy teljesen használhatatlanná válik: és miután az utolsó tartalékokat, még a személyes tartalékaikat is feláldozták, kénytelenek voltak leszállni a tengerre. Donadelli kapitány volt a szerencsésebb, mert éppen a *Da Noli* mellett szállt le. Ez azonnal vontatásba vette és miközben tovább repültünk Natal felé, értesültem, hogy a gép vontatása szabályszerűen megy. Szerencsétlenebbül járt az IBAIS. Ez a gép reggel kilenc órakor szállt le és roppant távolság választja el a szárazföldtől. De én el vagyok szánva, hogy minden áron megmentetem a gépet. Rádiótávíratot küldök Bucci tengeragnak és kérem, tegyen csodát: vontassa be az IBAIS-t is Fernando di Noronhába. A tengernagy azt feleli, hogy minden lehetőet elkövet. De kilenc óra kell hozzá, míg a *Pessagno* eléri a hidroplánt. Közben az IBAIS használatba veszi úszóhorgonyát és számot tud vetni az elkerülhetetlen derivációval.

Ezek az incidensek is azt bizonyítják szememben, hogy rádiótávírat-berendezéseink tökéletesen működnek. A teljesítményük kitűnő, mert állandóan összeköttetésben tudunk maradni és könnyebb incidensek esetén azonnal intézkedni tudunk. Ezek a készülékek alig harmincöt kilogramm súlyúak és kitűnő szerkezetüket Marino őrnagynak köszönhetik, aki a Légügyi Kísérleti Állomás igazgatóságánál dolgozik. Az olasz feltalálószellem sok lehetőséget nyújt a jövőre vonatkozólag is, ha majd megint zárt kötelékben végeznek nagy távolsági repüléseket.

Motorunk teljesítménye valóban bámulatos. Kepülés közben hallgatom szabályos, egyenletes, biztos zakatolását. A motor miatt még csak a legkisebb incidensünk sem volt Orbetellótól kezdve egészen mostanig. Pedig már körülbelül 8000 kilométert megtettünk, még pedig egymásután a legkülönbözőbb klímák alatt és a legnagyobb sebességgel.

Nagyon kielégít a gép viselkedése is. A *S. 55-nek* akkora a stabilitása, amelyet még nem láttam egyetlenegy repülőgépben sem; aerodinamikai egyensúlyozó készülékeinél és tengerhajózási tulajdonságainál fogva egyáltalán felülmúlhatatlannak tartom.

Égészen közel járunk az Egyenlítő vonalához. Hogy kövessük azt a szokást, amely tengeri keresztségre kötelezi azt, aki elsőízben megy át az Egyenlítőn, Cagna előhossa a második üveg pezsgót, ami a tartalékjában volt; az elsőt karácsony napján ittuk meg. Vidáman kibontjuk és szívesen húzunk belőle egy-két kortyot és eszünk is hozzá valami keveset.

Most már egészen közel vagyunk a célhoz. Körülbelül tizennégy óra telt el azóta, hogy éjszaka felszálltunk a bolamai öbölben; a nappali órák nem okoztak különösebb nehézségeket és sokkal gyorsabban múltak. Azonban az óceánrepülés utolsó három órájában a szél, amely az egész repülés alatt állandóan gyenge volt, jelentékenyen erősödik dél felől és meglassítja utunkat. Igazán kellemetlen időjárás, mert már a megérkezés lázában élünk. Küzködünk a széllel és türelmetlenségünkkel és végre feltűnnek a felhők között Fernando di Noronha-sziget körvonalai. Az óceánrepülés folyamán hányszor hittük már, hogy látjuk a szárazföldet! A borús és komor láthatáron gyakran tűnik fel a hajós előtt szigetek és partok csalóka képe, amely aztán szétfoszlik s utána a lélekben csak zavar és csüggedés marad. De ez itt előttünk csakugyan Noronha szigete. A rohanó repülésben úgy tűnik, mintha közelednék hozzánk és meredeken a tengerbe szakadó, az Óceán roppant, tajtékzó hullámaintól korbácsolt szikláinak kemény körvonala egyre tisztábban kibontakozik.

Nem nagy magasságban érünk fölé és világosan látjuk a kikötőben horgonyzó utolsó hajónkat, a *Malocello-t*.

A szigeten fegyház van. Van egyúttal kontinensközi táviróállomás; itt futnak össze az Italcable, a Western vonalai; a brazilai tengerészetnek is van itt rádióállomása. De nincs alkalmas kikötője, nincs rajta kényelmes szállás. Köröskörül az óceáni szél járja. Nincs nyugodt öble. A tenger a sziget körül majdnem mindig nyugtalankodik. Látjuk, hogy a *Malocello* tizenöt-husz fokos szög alatt erősen himbálódik. Elhatároztuk, hogy szükség esetén a csapat a szigetnél száll le és Coraggio parancsnok csakugyan előkészítette a bójákat és a megfelelő üzemanyagkészletet. De benzínünk még két órára elegendő és nincs szükség erre a rendkívüli leszállásra. Rendben, raj raj után, elrepülünk a sziget fölött és tovább haladunk Natal felé, amely már csak 400 kilométernyire van.

A *Malocello* kéri számunkra a legutolsó meteorológiai jelentéseket a natali rádióállomástól, ahol állandóan figyel ránk Pellegrini tábornok. Csakugyan, kisvártatva közlik velünk, hogy Natalban az ég borús, de a vizibilitás jó.

Noronha után angol teherhajóval találkozunk, amely rádió útján kéri, hogy adjuk meg a helyzetét. Teljesen fordított viszony ez hajók és repülőgépek között! A repülés utolsó két órája úgy telik el, hogy szinte észre se vesszük. Hét óra harminc perc greenwichi idő szerint: végre itt van a kontinens sárgálló partvonala! Natalban vagyunk!

Ebben a pillanatban vége minden fáradságnak. Körülbelül 18 órája repülünk. Mikor Natal vizeit érintjük, fejünk kissé kábult, füleink zúgnak, de szívünk könnyű és vidám.

A parton már ujjongó kürtök harsogják a *Giovinezzá-t* és köszöntik győzelmünket.

TIZENKETTEDIK FEJEZET.

Natal.

Mikor motoraink tizennyolc órai zúgás után leállnak, az első benyomásunk olyan, mint mikor a harangok elhallgatnak. Micsoda harangzúgás! Valamennyi egyszerre zeng, messzehangzón, szapora csilingeléssel, áradó hullámmással. Amint levesszük a sisakot, a füleink zúgnak és nem halljuk a közvetlen szomszédunk hangját sem. Meglehet, hogy ez az egész harangzúgás csak illúzió, kábult agyunk varázslata, álmosság lelkünk hangja. De nem. Natal harangjai ezek, a gyönyörű nevű álmóváros harangjai, amely felé lelkünk napokon és éjszakákon át sóvárgott a repülés lassú előkészületei alatt és az óceán felett, a legutolsó Megy erőfeszítésben. A harangok ünnepi üdvözlete összeolvad a hazafias dalok ritmusával, amelyet a szél felénk sodor a partról. Ezek a dalok értünk, kedveseinkért, a mi távoli Olaszországunkért s mindazokért, akik reménykedtek és szenvedtek, küzdöttek és ujjongtak, az élőkért, akik most kiugranak minden gépből a fehér szárnyra és azokért, akiket elnyelt az óceán mélye és elemésztett a tűz lángja, a hála és a szeretet himnuszát zengik Istennek. Ez a maroknyi olasz, midőn átrepült az Óceánon, nem csupán hazájának tett szolgálatot, hanem az emberiség ügyének is, amely érzi, hogy a roppant távolságokon át egygyé forrott, hogy soha nem sejtett közösség kötelékei fűzik össze, megerősödött abban a hitében, hogy haladásra és művelődésre rendeltetett. Ezek a gondolatok nem öltének határozott alakot: egy pillanatra felvillannak a lelkünkben, aztán eltűnnek, mint azok a vágató felhők, amelyek rohanás közben egy pillantra árnyat vetnek a végtelen Óceánra.

Bár kijöttem már a pilótakabinból, még most sincs időm rá, hogy átengedjem magam ábrándjaimnak: a kikötési manővernek még nincs vége. Én értem elsőnek vizet; a többi gép a megállapított sorrendben következik utánam; ebben a pillanatban száll ki Valle tábornok, aki egyedül repült át az Óceánon és a nélkül, hogy motorjait erőltette volna, Noronha és a kontinens között utolért bennünket, bár egy órával később indult. Utána leszáll a fehér, a vörös és a zöld raj. Az egész csapatnak nincs szüksége többre tíz percnél a leszálláshoz.

A személyzet délcegen fest fekete ingében, ami kétszeresen katonássá teszi őket. Fáradtságuk egyelőre nem jelentkezik.

A gépek ívalakú vonalban horgonyoznak, amely követi a folyó széles kanyarulatát; páratlanul elegáns félkört alkotnak az élénk azúrkék vízen, amelyet az egyre erősebben fújó szél és az apály sodra fodroz. Az én gépem van a legközelebb a kikötőhídhöz. A híd mellől egész sereg csónak iramodik el; a leggyorsabb motorcsónak odaérkezik hidroplánom szárnyához, kiszáll belőle Aldo Pellegrini tábornok és felém tárja karjait. Nagyon melegen megölelem. Ebben a pillanatban ő képviseli Óceánon túli bajtársaimat, akik bizonyosan szeretnék kifejezni irántunk meleg érzelmeiket, hogy a haza színeit diadalmasan elhoztuk Natalba. Közelednek a hidroplánokhoz a helybeli hajózási klub tagjai és nagyon kedves ajándékot hoznak az óceánrepülőknél: jégbehűtött ásványvizet, gyönyörű friss gyümölcsöt és pompás fagylaltot. A kikötői csónokok összeszedik a személyzetet, hogy a partra szállítsák. Elöl megyek én a motorcsónakon Cagna kapitánnyal és Pellegrini tábornokkal. A parton óriási tömeg vár, elöl barátaink csoportja, akik az utolsó tizenhét órát nagyobb aggodalomban és reménykedésben töltötték, mint mi magunk. Itt vannak Quilici, Quadrone, Intaglietta, Nosari, Freddi és Massai újságírók és unokaöcsém, Lino alpini-főhadnagy. Valamennyinek fátyolozott a hangja és csillog a szeme a meghatottságtól és így ölelnek meg. Aztán itt van Gino Bertoli kapitány, aki a natali bázist megszervezte, Mauro alkonzul, akit a külügy-

minisztérium küldött ide, Olaszország natali konzuli képviselője, Guglielmo Lettieri és a városban, a vidéken és a szomszéd államokban lakó valamennyi olasz. Körülsergelnek, meghatottan néznek, éljeneznek. A brazíliai hatóságok a barátságos bemutatkozás után, amit a konzul intézett el, az aviatikusok köré tódulnak. Énekel, zenével és vidám, szünni nem akaró harangszóval kísérek autóinkhoz, aztán kijelölt szállásunkra. En a vezérkarral együtt a Villa Cincinnatoban vagyok elszállásolva, a város legmagasabb pontján, a tiszték a Háztartási Iskola helyiségeiben, az altiszték a Hotel Internacionalban.

Első pillanatban világosan érezzük, hogy a leghosszabb útszakasz utáni első, natali tartózkodásunkat meleg szeretettel és gondosan készítették elő: minden repülő ágya mellett ott volt a poggyásza, amely két hónappal előbb indult Olaszországból a már említett *Aosta* vitorlason; ott van az első posta, amely megelőzött bennünket; itt vannak az első távirat-csomagok; el vannak készítve a zuhanyok és a víz már frissítón csobog. A Háztartási Iskolában könnyű és ízletes ebéd vár bennünket, amelyet olasz szakács készített.

Mintha álom volna. Mintha nem is Amerikában, hanem Olaszországban szálltunk volna partra. Lassan-lassan felengednek a lelkek. A borzasztó idegfeszültségre édes nyugalom, vidám derű és csevegés következik, amelybe észrevétlenül, a nélkül, hogy kitörne rajtunk, belelopakodik a legkellemesebb bágyadtság. Ezt észreveszem repülőtársaim szemén, mozdulatain, szavain.

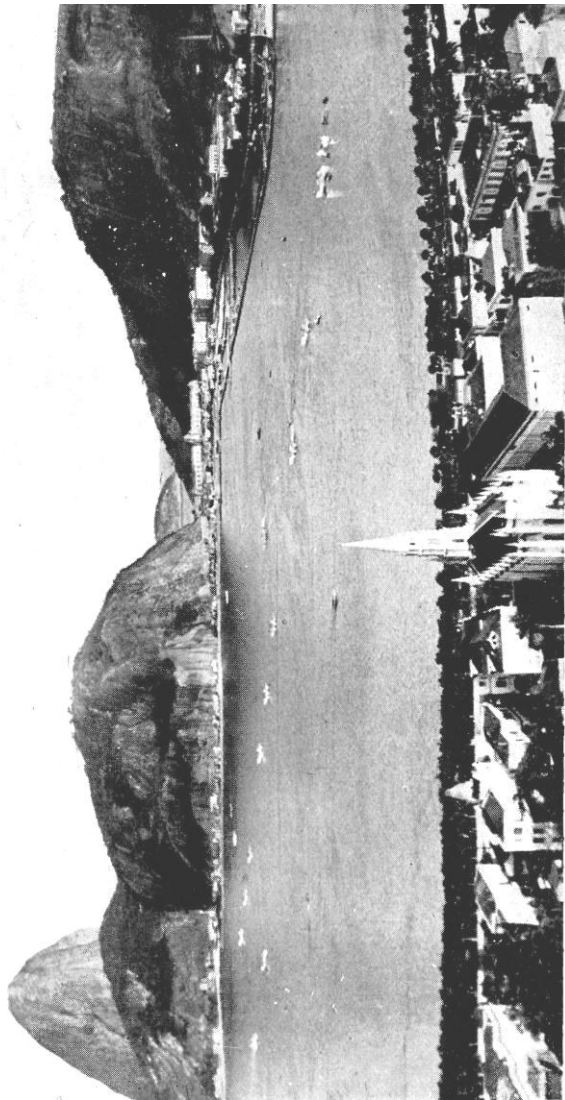
Már leszállt az este. A levegő hűvös. Elmondják, hogy Natal épp most esett át viharos záporon. Mikor tegnap elindultunk Bolamából, itt örülten tomboló vihar tört ki; a rádióállomásokra — amiket nagyszámban állítottak fel az Óceánnak ezen a partján, hogy figyelemmel kísérjék repülésünket — éppen akkor érkezett felszállásunk híre, mikor az égen sűrűn cikáztak a villámok, a levegőben tombolt a mennydörgés zúgása és a zápor irtózatossággal zuhogott. Egész nap folyton esett az eső és csak két órával megérkezésünk előtt állt el. A szerencse kedvezett nekünk,

mert most az ég tiszta és hideg szélrohamok járnak, amelyek felfrissítenek és felvidítanak bennünket.

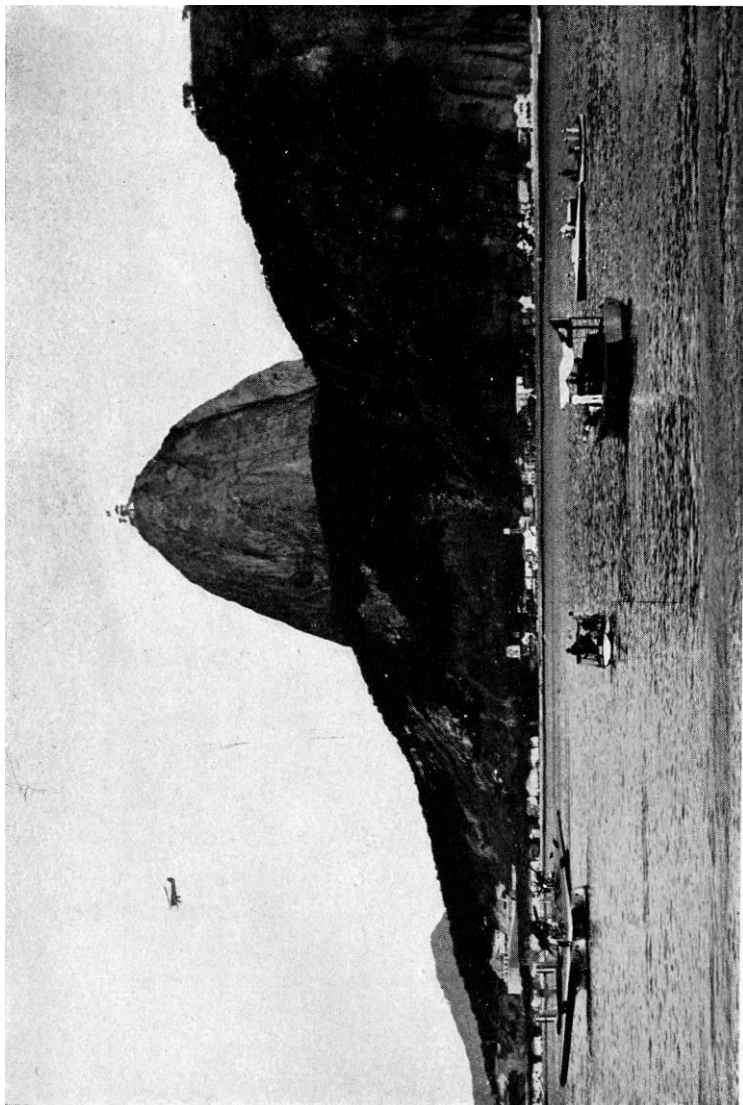
Mikor megérkezem, a személyzet csoportosan vagy suttyomban, egyenkint elmegy lefeküdni. Mikor visszatérek a Villa Cincinnato-ba, ahol a szobák mind egymásba nyílnak, fiatalabb bajtársaim oly mélyen alszanak, hogy bátran átmehetek a szobájukon, nem ébrednek fel. Talán újra látják álmukban a felhős, borús, holdtalan eget az óceán éjszakájában, izgatott fantáziájukban talán újra átrepülnek a határtalan távolságot az ólmos vizek felett, talán hallják, amint a zuhogó zápor dühösen veri gépük szárnyait: de most már az álom frissíti diadalmas izmaikat és megnyugtatja a nagy gyermekek lelkét. Biztosan nem tudják ebben a pillanatban, hogy az egész civilizált világ róluk beszél, csak éppen dereng a lelkükben, hogy történelmi jelentőségű vállalkozást hajtottak végre: csak azt tudják, hogy nagy szolgálatot tettek a hazának.

Én nem tudok aludni. Folyton a Bolamában elpusztult személyzetre gondolok, ez gyötri a lelkemet. Az eddig érkezett hírek határozottak, de hiányzanak a részletek. Melengetem szívemben a reményt, hogy a végzet talán kisodorta a hajótörötteket valami elhagyott szigetre vagy part szegélyre, ahová még nem tudott eljutni az Ilari ezredestől kiküldött mentőexpedíció. Ilari csakugyan arról értesít, hogy az öböl minden pontján, egészen a távoli Bissagoszigetekig, lázasan folyik a kutatás.

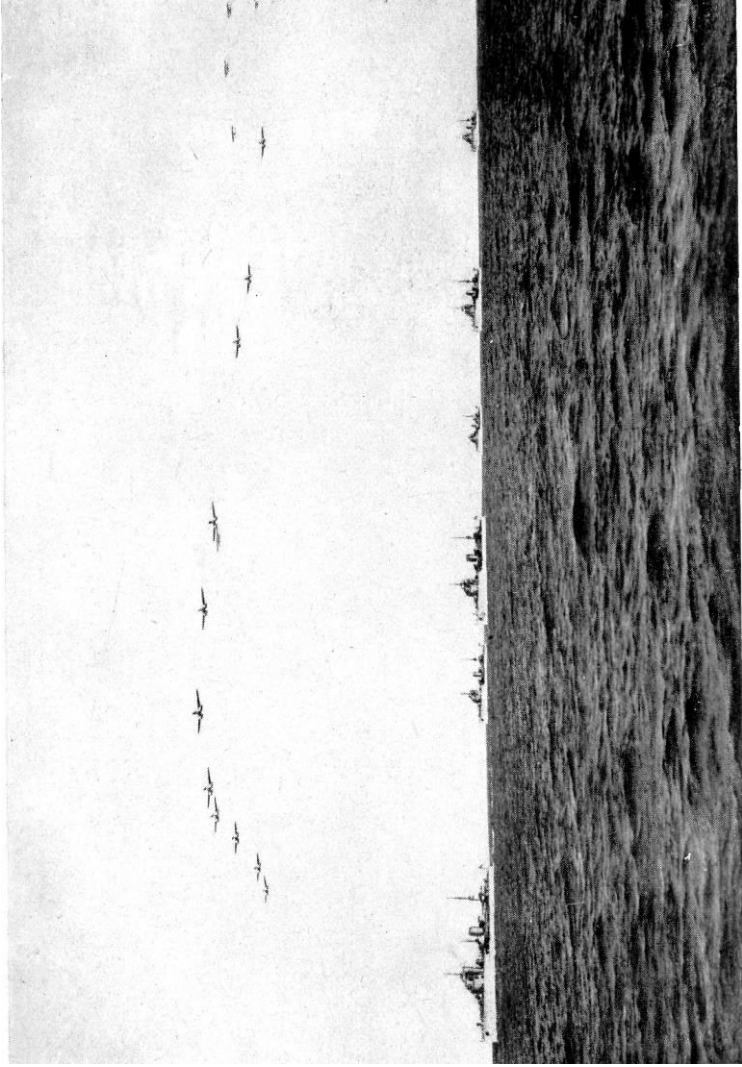
Egyenkint kikérdezem személyzetemnek minden tagját, akik velem érkeztek Natalba. Longo parancsnok világosan látta, hogy láng és füstoszlop csapott fel baloldalán és azonnal tudta, hogy ez nem lehet a part megvilágítására gyújtott máglya, sem pedig bennszülöttek vagy halászbárkák tábortüze. Más pilóták közvetlenül a lángoszlop mellett haladtak el és látták a tüzet. Valamennyien arra gondoltak, hogy tragikus módon megismétlődött Baldini kapitány és a szegény Ambrosino kapitány orbetellói esete. De én nem akarom átadni magam a kétségbeesésnek és rádión részletes parancsot adok Ilari ezredesnek, hogy küldjön kimerítő jelentést a legutóbb végzett kutatásokról-



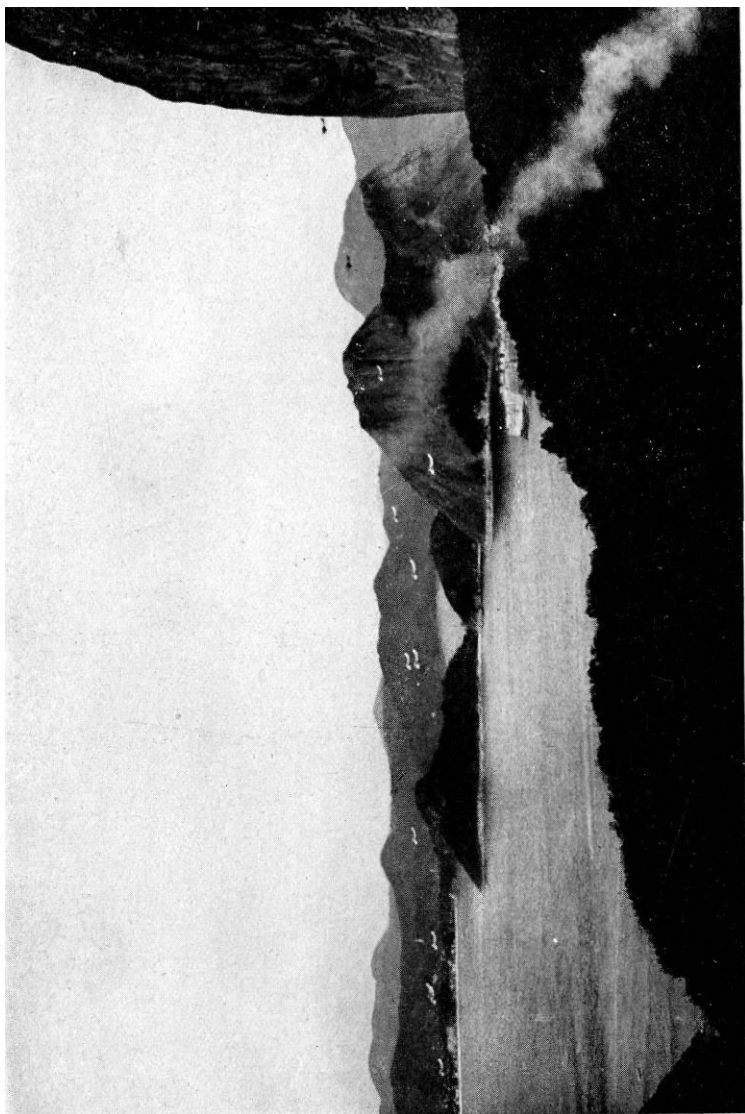
Rio de Janeiro: A csapat kikötött a Guanabara-öbölben, Botafogonál.



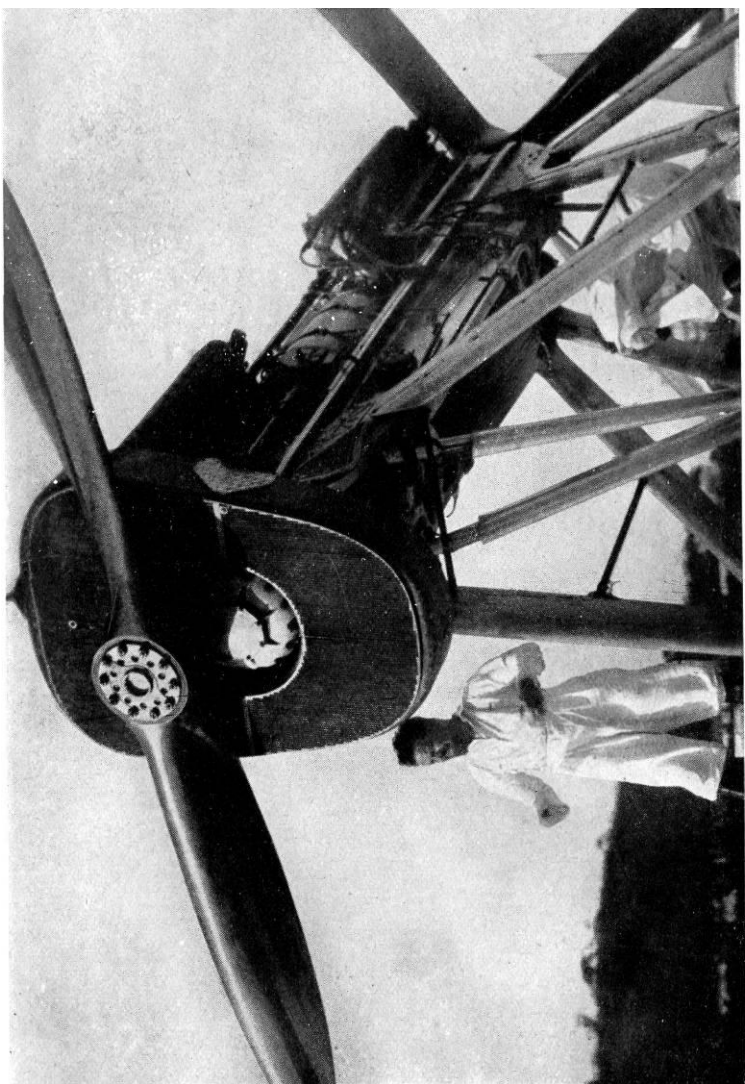
Rio de Janeiro: Cerruti nagykövet motorszónakon a paracsónoki géphez indul.



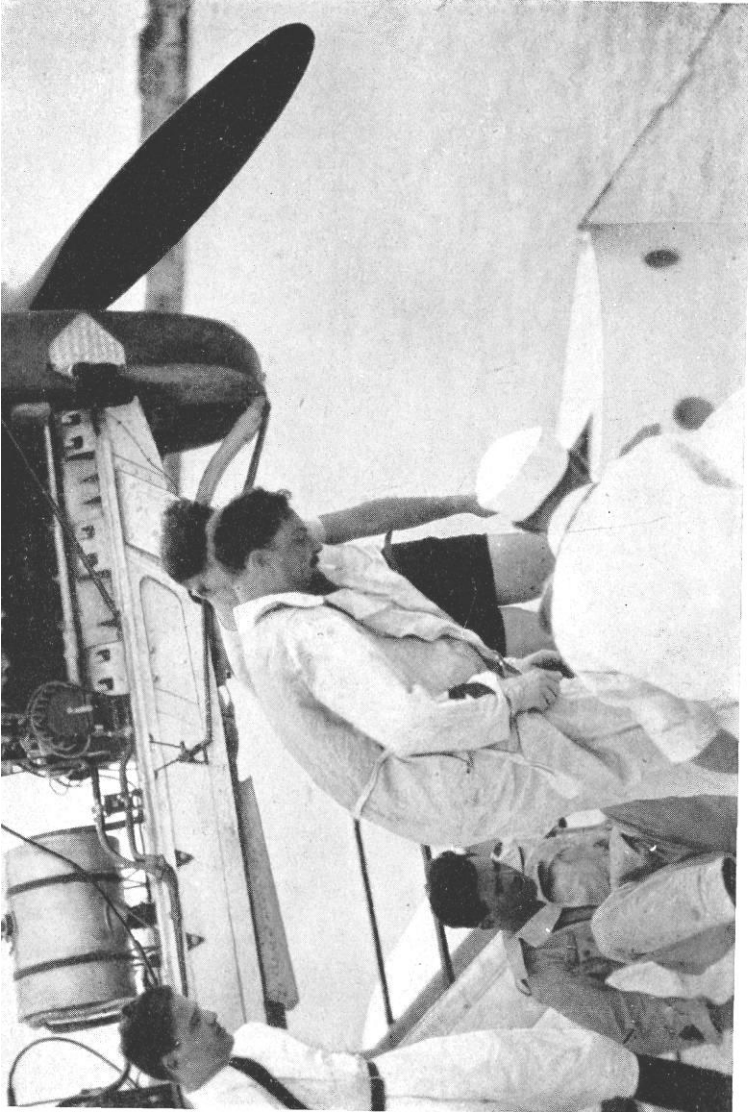
Rio de Janeiro : A csapat elrepül az olasz hajóraj felett és bevonul a nagy öbölbe.



Rio de Janeiro : A csapat zárt kötelekben megerkezik a Guanabara-öbölbe.



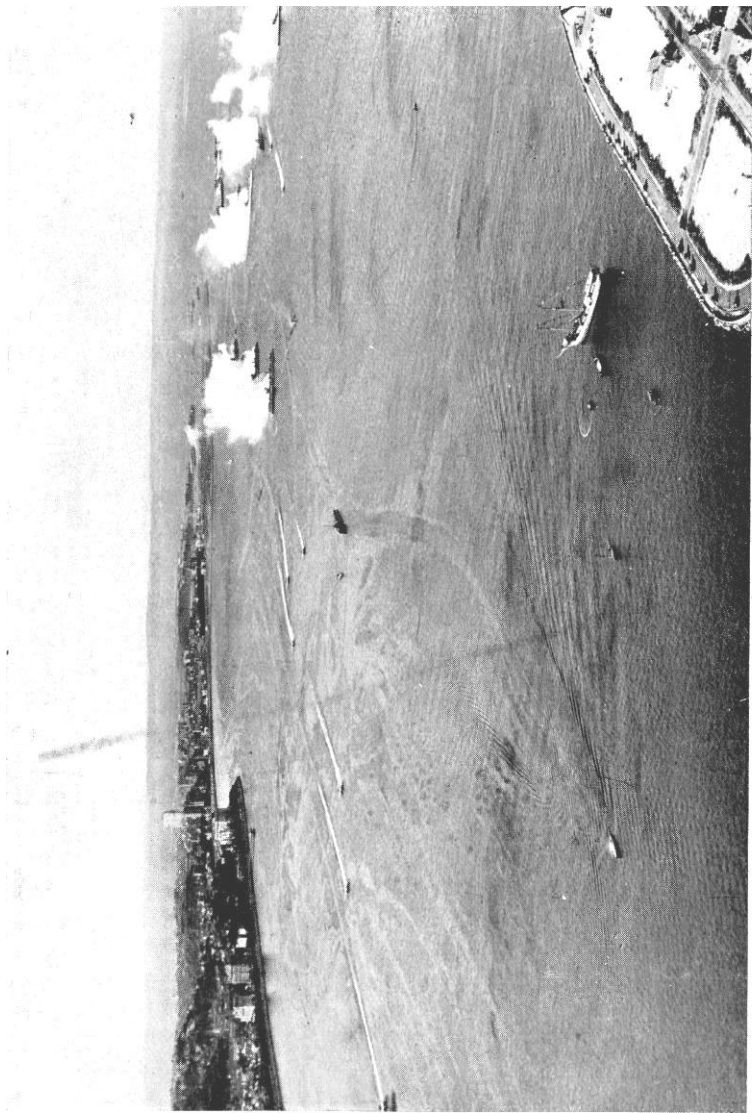
Bahia : Manőver a leszállás után.



Bahia : Repülő-toilette.



Rio de Janeiro : A gépek a Guanabara-öbölben horgonyoznak.



Rio de Janeiro : A braziliai hadihajók disztúzet adnak a leszállás pillanatában.

Közben az óceánrepülők nevében üdvözlő táviratot küldök a Dúcénak, amelyből megtudhatja, milyen szellemben végezték és hajtották végre ezt a vállalkozást.

«Az Atlanti-óceáni repülőcsapat, miután befejezte az első repülést zárt kötelékben az óceán felett, hódolattal köszönti a Ducet.»

A nemes vendéglátó Brazília ujjongó lélekkel fogadott bennünket, őszinte és készséges barátsággal. Az ideiglenes kormány elnökének ezt a táviratot küldöm:

«Kellemes kötelességemnek tartom, hogy elsőnek üdvözljem a nemes braziliai nép elnökét az olasz repülők nevében, akik az óceán átrepülésével közelebb hozták egymáshoz a két latin nemzetet, Olaszországot és Braziliát, amelyeket ősi és hagyományos barátság kötelékei fűznek egymáshoz.

Italo Balbo.»

Getulio Vargas azonnal a következő távirattal válaszolt:

«Köszönöm és szívesen viszonzom Excellenciád üdvözlését, amelyet abban a pillanatban juttatott el hozzám, mikor a Kegyelmességed magas parancsnoksága alatt álló dicsőséges hidroplánok leszálltak a braziliai vizeken. Ennek a csodálatraméltó vállalkozásnak a révén — amelyben először vállalkozott nagyszámú repülőraj arra, hogy európai kikötőből a délamerikai vizekre repül — közelebb hozta egymáshoz nemzeteket s e révén megerősödnek azok az őszinte baráti érzelmek, amelyek a nemes olasz nemzethez fűznek bennünket.

Getulio Vargas.»

Ettől a pillanattól fogva csak úgy özönlenek a táviratok a világ minden részéből. Az óceánrepülés sikerének híre villámgyorsan eljutott a kis braziliai városból a világ legtávolibb országaiba.

A táviratok özöne meggyőző róla, hogy repülésünk min-

denkinek a szívében visszhangot keltett. Valóságos távirat-lavina ez, amely bosszú napokon át a szó szoros értelmében eltemet bennünket.

Elsőnek érkezik az olasz király üdvözlete:

«Sietek Önnek és derék bajtársainak a legmelegebben gratulálni merész és dicsőséges vállalkozásuk gyönyörű sikeréhez.

Vittorio Emanuele.»

Választáviratom így hangzik:

«Felséged szavai a legnagyobb büszkeséggel töltik el Olaszország katonáit, akik átvitték az Óceánon a haza színeit és az emberfeletti erőfeszítés folyamán érezték, hogy szívével együtt dobog a Diadalmos Király szíve.

Italo Balbo.»

Giuriati ezzel a távirattal üdvözli az óceánrepülőket:

«Az olasz szárnyak diadala, a Te diadalod, Quadrumvir bajtárs, ujjongó büszkeséggel tölti el a feketeingeket. Kérlek, add át üdvözlétemet és lelkes gratulációmat derék bajtársaidnak. A fasiszták a Te érdemedből, a Ti érdemeitől még nagyobb diadalok megingathatatlan reménységét merítik.

Giovanni Giuriati.»

Ezekkel a szavakkal válaszolok:

«Te a fekete inggel együtt azt a fasiszta parancsot adtad az óceánrepülőknél, hogy mindent merjenek a győzelemért. A parancsot végrehajtottuk. Csak a mindnyájunk lelkében tündöklő nagyszerű Eszme hajtotta végre ezt a csodát, hogy áttörtük az óceáni éjszakát, csak ez vezetett bennünket tizenhét óra hosszat egyik világrésztől a másikig. Az óceánrepülő méltók a megtisztelő fasiszta pártigazolványra és a párt büszke lehet rájuk. Köszönjük az üdvözlétemet, amelyet drága kincs gyanánt fogunk őrizni szívünkben, öllelek.

Italo Balbo.»

Gabriele D'Annunzio ezekkel a szavakkal köszönt:

«Bajtársaim, nagy megerőltetésembe kerül, hogy kiszakítsam ezeket a szavakat szívemből, amely ma örömtől, bánattól és büszkeségtől dagad. Az elmúlt éjszaka, indulástok órájában, én dobogtam ott minden motorotokban, a nélkül, hogy a súlyát növeltem volna, én követtem és figyeltem a Ti hősies fegyelmeteket. És megvolt bennem a legbüszkébb bizonyosság, hogy vállalkozástok sikerül, bajtársak, megvolt bennem ugyanaz a bizonyosság, amelyet a holdtalan és csillag-talan cattarói májusi éjszakán bele tudtam csepegtetni szárazföldi repülőgépeim személyzetébe. Hogy lélekben szüntelenül veletek voltam, hogy ily halálosan biztos voltam a sikerben, annak tanúja Benito Mussolini, az aviatikus, az ösztönző, aki ismeri ezeket az érzelmeimet. Gyönyörűség éreznem, hogy ma senki sem érdemli meg annyira a Ti győzelmetek teljes örömét, mint ahogy én megérdemlem, kárpótlásul oly régi és rendíthetetlen hitemért, amely meggyökeredett bennem és amelyei hirdetem már jóval a mi dicsőséges háborunk előtt. De, diadalmas bajtársaim, Ti talán megértitek azt a szomorúságot is, amely eltölt egy férfit, aki még erős és bátor és mégis kénytelen ezt mondani: «És én nem voltam velük!» Ma éjjel letépek és meghajtom előttetek a Vittoriale minden babérágát, amelyek mintha az Óceán holdfényében csillognának. Az első babérág Italo Balbot illeti. A legizmosabbat ültessétek el olasz meszterkézzel abba a földbe, amely vendégül lát és ünnepel titeket, abba a földbe, amely nyilván a jövőndő leghatalmasabb küzdőtere lesz.

Gabriele D'Annunzio.»

Ezzel a távirattal válaszolok:

«Az óceánrepülés alatt, amelyet Olaszország katonái szívükben a távoli haza szárnyaló költészetével végeztek, szüntelenül éreztük, hogy a Katona-Költő velünk van. Vele, velünk repültek legnagyobb és leg-

kisebb halottaink, akik örökké élnek s akik elvitték a háromszínű szárnyat a világ tengereire és szárazföldjeire, a vértől ázott háborús lövészárkok fölött és a békés emberi bátorság határtalan útjain.

Az óceánrepülő aviatikusok nevében köszönöm szavaidat, amelyek bizonyítják, hogy lelkeink találkoztak az óceáni messzeségekben és amelyek egyre magasabbra és egyre messzebbre ösztönöznek bennünket.

Italo Balboa

Egyelőre le kell mondanom róla, hogy felbontsam a többi táviratot. Túlságosan sok van.

Szeretném rögtön megírni jelentésemet az óceánrepülésről a Ducénak. De gondolataim összegabalyodnak. E helyett, hogy «Gabareonautika», (Gabinetto del Ministero deli' Aeronautica) ezt írom le «Petrograd». Lehetetlen folytatnom. Ebben az utolsó negyvennyolc órában rengeteg volt az izgalom s most mind ott kavarg az agyamban, mind egyszerre akar a tollam hegyére szökni, miközben a szemeim elfátyoliosodnak és kezem tehetetlenül hull a papirosra.

Akarattalanul és tudattalanul megadom magam az álmodásnak. De nem tudok elaludni. Minduntalan felriadok. Megint Luigi Boer és Danilo Barbicinti képe kísért.

Így múlik el néhány, talán három-négy órája ennek a rettenetes éjszakának. Halálosan fáradt vagyok, mégsem tudok pihenni. Kimondhatatlanul álmos vagyok és nem tudok aludni. . . Várom a hajnalt és úgy hívom, mint a szabadítót. Az álmatlanság pszichológiájával jár, hogy a környező csend idegesít és izgat. Az előszobámban brazil katonák szakasza virraszt. Időnkint felváltják egymást. Halk neszezésük más körülmények között nem volna ínyemre, most azonban elszórakoztat.

Mihelyt látom, hogy gyenge derengés töri át az éj sötét-ségét és bekukkan az ablaktáblákon, felkelek, felöltözöm és kimegyek, hogy valakit felébresszek. Natal elhagyatott utcáin kisetek a kikötőbe. Reggeli öt óra lehet. Ebben az órában a *Malocello-nak*, amely tegnap este indult Noronhából,

miután ott áthaladtunk, már itt kellene lennie a folyón. Azonban értesülök, hogy az apály kint fogta az Óceánon. Tovább megyek, hogy gyorsan megszemléljem gépeinket. A kelő Nap megaranyozza az ezüstös szárnyakat s tűnő és hideg fénycsóvákat vet a vízre. A braziliai tengerészeti iskola növendékei őrésre mennek. Minden gép kis horgonylámpával van kivilágítva, és a horgony vége, amely a bójához köti, olyan, mint valami póráz, amely erőszakkal lefogja, nehogy megint felrepüljön a szabad levegőbe. Egy rendőrségi motorcsónak cik-cak-vonalban körülvisz a hidroplánok között; egy-két tengerésznövendék kiment a szárnyakra; gumicipő van rajtuk, de én nagyon féltékeny vagyok és kérem őket, hogy menjenek le onnan.

A város, amelyet az este annyira felvillanyozott érkezésünk, még nyugodtan alszik. Az Óceán több mint egy kilométernyire van attól a ponttól, ahol gépeink horgonyoznak és ide hallatszik távoli mormolása. A tegnapi szél nem ült el, sőt óráról-órára erősödik. Majdnem hideg van. Olyan türelmetlenül szeretnék valami hírt kapni Bolamából, hogy miután megszemléltem a gépeket, nem várom meg a dagályt, amely kilenc órakor kezdődik, hanem motorcsónakot kérek a braziliai révkapitányságtól, beleülök és megindulok a csatornán az óceáni torkolat felé.

Félóra múlva ott vagyok a *Malocello* mellett: a gyönyörű olasz hajó már megkezdte a manőverezést, hogy befusson a kikötőbe. A dagály miatt kötélhágcsón mászok fel és egyenesen a parancsnoki hidra megyek. Ott találok Coraggio parancsnokot. Megmagyarázom neki, hogy azonnal táviratozni kell Bolamába. Rögtön feljön a hajó rádiótávírása és lediktálom neki az első üzeneteket. Ezalatt a hajó közeledik a csatorna torkolata felé. áthalad az óceáni gáton és lassan úszik a két zöldellő part közt a városi rakodópart irányában. A város már egészen felébredt letargikus álmából. A nép megint a kikötőhídhöz tódul, hogy bámulja gépeinket, amelyek már mind a napfényben fürdenek.

Hamarosan megérkezik Bolamából a válasz és egyszerre minden reményemet megsemmisíti, hogy az IBOER gépen volt négy bajtársunk talán megmenekült. Sajnos, le kell

mondani minden illúzióról. A tenger nem vetett ki semmi roncsot; a Bolamát környező területen sehol semmi nyomuk nincs a hajótörötteknek. Tudom, hogy valahányszor egy S. 55 a tengerbe zuhan, valami mindig marad belőle a tenger felületén, például mindjárt a szárnyak, amelyek nem tudnak elmerülni. Ha az IBOER-ből semmit, éppenséggel semmit nem találtak, ez most már véglegesen bizonyítja hogy tűz volt a szerencsétlenség oka. Valóban csak a tűz tud valamit ilyen nyomtalanul elpusztítani. A roppant üzemanyagmennyiség, amelyet a gép magával vitt, bőségesen elegendő volt az IBOER teljes, tökéletes elpusztítására. Tekintettel a pilóták ügyességére, amelynél fogva manőverhibára gondolni sem lehet, meg kell maradnom a mellett, hogy a szerencsétlenség oka rövidzárlat volt. Ebben az értelemben táviratozok a Dúcénak és közlöm vele az Óceánrepülés eseményeit, hosszú jelentésben, amelyet még ott a *Malocello* parancsnoki hídján megírtam.

Tragikus sors, de fenséges. Nevük ott ragyog azok sorában, akik leigázták a határtalan messzeségeket, amelyek mintegy vallásos borzalmat keltenek az Óceán örvényei felett. Az Atlanti Szfinx, amelyet oly vakmerőn kihívtunk engesztelő áldozatokat követelt. Ez a diadal ára és ez elviselhetetlen szorongást támaszt a szívünkben. De az olasz diadal felett ott ragyog a szent dicsfény is. Bajtársaink hősie halála bizonyítani fogja a világ előtt, hogy milyen nehéz volt ez a vállalkozás. Vértanúságukkal a vállalkozás arányait lelkileg felfokozták. Mikor Orbetellóból elindultunk, mindegyikünk tudta, hogy ugyanez a sors érheti. És ez megnyugtatta lelkünket. A civilizáció haladása, amelynek az aviatika leghatásosabb és leghatalmasabb eszköze, megköveteli, hogy az egyes ember feláldozza magát az emberiség javáért. A levegő mesebeli lovagjai utolsó lehelletükig szolgálják az emberiséget és a hazát és készek némán fogadni a halált, ha a kötelesség parancsolja. Ambrosino, Boer, Barbicinti, Fois, Nensi, Imbastari bizonyítják ezt az egész világ előtt. Azonban a gyászból fényesség árad szívünkbe, hősie-sen lángoló lelkesedés a hazáért, amely tengeren és levegőben legyőzhetetlen. Mint ők, mi is valamennyien készek

vagyunk meghalni Olaszországért: a haza túlél bennünket, egyre növekvő dicsőségben!

Azokból a táviratokból, amelyek a Ducehez intézett jelentésem nyilvánosságra hozatala óta érkeztek, látom, hogy az olaszok megértették ezt. És az olaszokkal együtt megértették az egész világ nemes szellemei. Az óceánrepülők előtt, akik férfias büszkeséggel hallgatják az IBOER-en elpusztult bajtársaikra vonatkozó reménytelen végső kijelentéseket, nem szabad kertelnem; megparancsolom, hogy minden óceángép viselje az úszótesten a hazáért elesett valamelyik nagy légi hős nevét. Így az én hidroplánom a *Francesco Baracca* nevet kapja; Valle gépe *Guidoni* nevére fogja viselni, Maddalena gépe *Penzo*, Longo gépe *Crosio*, Marini gépe *Del Prete* nevét. Agnesi hidroplánja a *Boer* nevet kapja; Draghelli gépét *Barbicinti-re* kereszteljük, Baistrocchi gépe a *Fois*, Donadellié az *Imbastari*, Calö gépe pedig a *Nensi* nevet kapja. Ez az öt hős tehát folytatni fogja a legendás repülőutat forrón szeretett bajtársai úszótestjének orrán. Cannistracci és Teucci gépe *Ambrosino* és *Stemperini* nevét viseli, akik Orbetellóban az óceánrepülés előkészületei közben áldozták fel életüket.

Nem akarom leírni azokat a nagyszabású ünnepeket, amelyekkel a brazil hatóságok ettől az állomástól kezdve elhalmoztak. Végtelenül büszkék vagyunk rá, egyúttal azonban nagyon fáradtak vagyunk utánuk. Talán a legnagyobb fáradságot éppen az a rengeteg ünnepség okozza, amire sikerünk kötelez bennünket.

Közben szakadatlanul özönlenek a táviratok a világ legtávolabbi országaiból. A brazil kormány páratlan udvariassággal megadta nekem a portómentesség kedvezményét az állami táviró-vonalakon. Tehát megkezdhetem a választáviratok feladását s nem kell attól tartanom, hogy rengeteg pénzbe fog kerülni. Brazília és Európa között minden szó átlag tizenkét lírába kerül, már pedig magában Natalban három nap alatt ezer táviratot kézbesítettek nekem. A kis kék táviratlapok megtöltik a titkárságnak berendezett szobát és áthömpölyögnek a hálószobába is. Megrémítenek: nincs menekvés. A legfontosabb táviratokat fel-

olvasom a repülőút személyzetének: királyok küldték őket, fejedelmek, miniszterelnökök, miniszterek, államférfiak, a tudomány és művészet kiválóságai, az aviatika bajnokai, szerkesztők és feltalálók, testületek, barátok, ismerősök, soha nem látott és nem ismert emberek, mind az öt világrészből. Magából Olaszországból több mint kétezer távirat érkezett. A táviróhivatal alkalmazottai a hajukat tépik s éjjel-nappal dolgoznak. Legalább két hétre volna szükség, hogy valamennyire válaszoljak. Mikor az ember azt hiszi, hogy bevégezte, még csak a kezdetén van. És valamennyi távirat gyönyörű: a forró hazaszeretet, az aviatikus összetartás, a polgári és emberi rajongás mélységes érzelmei itatják, át valamennyit. Még néhány antifasiszta is táviratozott Franciaországból. Ez az egyhangú megnyilatkozás érezteti meg velünk igazán, mily óriási arányokat öltött ez az olasz vállalkozás a világ szemében. Pilótáim tágranyílt szemekkel nézik a táviratok kék halmát, aztán végtelen hálával és szeretettel néznek rám.

Előre meg volt állapítva, hogy megérkezésünk alkalmával lesz a felavatása annak a római oszlopnak, amelyet Carlo del Prete tiszteletére állítottak, aki itt szállt le Arturo Ferrarinnal 1928 június 20-án.

A S. 63 tulajdonképpen nem Natalban kötött ki, hanem a turosi parton, amely a várostól autón pár órányira van. A tartomány olaszai és Rio Grande do Norte állam hatóságai azt akarták, hogy a márványemlék ne elhagyatott helyen álljon, hanem Natal szívében, mert Natal volt a tulajdonképpeni célja ennek a nagyszerű raidnek. Ennélfogva az oszlop számára a natali hajóállomással szemben levő új teret jelölték ki; abban a városrészben van ez, amely nemsokára a város legforgalmasabb és legelegánsabb negyede lesz.

Az oszlopot Benito Mussolini ajándékozta és azok közül választotta ki, amelyek a legutóbbi capitoliumi ásatásokból előkerültek. Szürke márványból van, amelyet az idő megbarnított: elegáns dór oszlopféjben végződik, amelynek volútáin észrevehető nyomokat hagyott az idő. Az oszlop emlékeztet arra a rendkívül gyors és hosszú repülésre, ame-

lyet egyfolytában hajtottak végre Róma és Natal között. Az olasz nyelvű felirat, amelyet barátom, Nello Quilici fogalmazott, megemlékszik a nagyszerű és szerencsés eseményről, amelynek gyászos betetőzése Carlo del Prete hősi halála volt és megemlékszik a legutóbbi eseményről, a mi megérkezésünkről zárt kötelékben a brazilai partra:

ITÁLIA,
AMELYET EGYETLEN IRAMBAN
GYORS SZÁRNYAKON HOZOTT
ADDIG ELÉRHETETLEN TÁVOLSÁGOKON ÁT
CARLO DEL PRETE ÉS ARTURO FERRARIN
IDE ÉRKEZETT
MOMXXVIII JÚLIUS XX-ÁN.
AZ ÓCEÁN IMMÁR NEM VÁLASZTJA EL,
HANEM EGYESÍTI
RÓMA GYERMEKEIT
AZ Ó- ÉS ÚJVILÁGBAN.

ITALO BALBO
MIKOR ITT LESZÁLLT
SZÁRNYAS CSAPATÁVAL
OLASZORSZÁG ÉS BRAZÍLIA
ÖRÖK TESTVÉRISÉGÉNEK
ZÁLOGÁUL
EZT A CAPITOLIUMI OSZLOPOT
MUSSOLINI AJÁNDÉKÁT
NATAL VÁROSÁNAK
SZENTELTE ÖRÖK EMLÉKEZETÜL
MCMXXXI JANUÁR VI.

A felavatás rendkívül egyszerű és megindító ünnepséggel ment végbe: a natali püspök a nagy téren tábori misét tartott, amelyet áhítatosan hallgattak végig az olasz aviatikusok és tengerészek. Aztán rövid, formás beszédet mondott, amely mélyen megindított bennünket. Carlo del Prete bizonyosan itt volt köztünk ebben a pillanatban és rámosolygott bajtársaira, akik újra megjárták a megbizhatatlan óceán útját, amelyen ő vágott át elsőnek és amelyen mint valami

misztikus hídon, ott lebeg az ő lelke, a két nép, Róma gyermekei, örök egységének jeléül.

Mindjárt utána koszorút helyezek Augusto Severo emlékének talapzatára. Augusto Severo úttörője volt a kormányozható léghajózásnak, Natalban született és Parisban halt meg 1903-ban. A fia is itt van és meghatottan szorítja meg a kezemet.

Közben már megszoktuk Natal városát és otthonosan érezzük magunkat. Egymást érik a fogadások. Vannak barátságos családok, amelyek meghívják, hogy töltsünk egy-két órát körükben. A lakosság végtelenül kedves. Néhány tisztemmel kimegyek fürdeni az Óceánba. Most a fenyegető vizek elsimultak és barátságosan simogatnak körül bennünket. A fürdő felüdít és közvetlen kapcsolatba hoz bennünket azzal az elemmel, amelyre többnyire görbe szemmel néztünk az óceánrepülés alatt. Valami mágikus megmerülés ez a szűz természetben. Az óceán hegymagasságú fehér homok-dűnéket torlaszol össze Natal partjain. A homokot teljesen átítatta a só. Mikor elnézzük ezt a panorámát, a Hold fényében, úgy tűnik, mintha az óceán partjain havazott volna.

Két nappal megérkezésünk után kapom az örvendetes hírt, hogy Donadelli kapitánynak sikerült kijavítani gépét Fernando di Noronhán és már el is indult hozzánk. Csakugyan, alig telik bele két óra, motorzúgás tölti be a levegőt. A nagy óceáni hidrolán átrepül Natal felett, néhány széles kört ír le és szerencsésen leszáll a többiek mellé. A tizenyolcórás vontatás semmi kárt sem tett benne.

Ezalatt Baistrocchi gépe, amelyet a *Pessagno* vontat a tengeren, tovább úszik az óceáni utakon. Ennek a gépnek az útja sokkal hosszabb. Több, mint ezer kilométert kell megtennie Fernando di Noronháig. Kilencedikén este értesítenek, hogy már látni a szigetről. A vontató-lánca néhányszor elszakadt, de a gépet mindig újra vontatásba vették a személyzet önfeláldozása révén, amely, miután megállta a repülés fáradalmait, most mindenáron szerencsésen céljához akarja juttatni a gépet. Úgy szeretném, hogy a javítósokat hajtsák végre Fernando di Noronhán. Azonban a

tenger nyugtalankodik, erős szél fúj és mindenki azon a véleményen van, hogy a gép csak folytassa vontatásban az útját Natalig. Végre megadom magam, de homályos, baljóslatú sejtelmeim támadnak. A *Pessagno*, amely az IBAIS-t vontatja, csakugyan folytatja útját a kontinens partja felé, azonban pár óra múlva, éjjeli három óra tájban, ostoba manőverhiba következtében — amelynek elsősorban az emberek kimerültsége volt az oka, akik már több mint hatvan órája végezték a rendkívül fáradságos vontatást — a gép nekivágódott a hajó farának: az egyik úszótest levált, a víz behatolt és a hidroplán erősen oldalra dőlt, úgyhogy nem tudta folytatni útját. Megmentik belőle, ami menthető, a többit pedig átengedik az óceán hullámainak.

A hírt a kora reggeli órákban kapom meg. Tegnap óta testi állapotom nem valami irigylésreméltó. A túlságos kimerültség vagy az idegfeszültség könnyű, de makacs lázt okozott, amely lehangol. Mikor megtudom, hogy az IBAIS elpusztult, még pedig közvetlenül a braziliai partok mellett, 1400 kilométeres vontatás után, a bosszúság csak növeli lázamat és rosszullétemet. Néhány igazán kínos órát élek át.

Szeretnék azonnal indulni Bahiába. De a személyzet szelíd erőszakot alkalmaz velem szemben, azt akarják, hogy teljesen helyreálljon az egészségem. Tehát csak holnap reggel indulunk.

TIZENHARMADIK FEJEZET.

Bahia.

Mikor január 11-én reggel, ötnapos natali tartózkodás után, hét óra tájban beszálltunk gépeinkbe, hogy megkezdjük a repülőút első amerikai szakaszát, úgy éreztük, mintha rendes rajrepülésre készülnénk. Most az Óceán átrepülése után mindenféle repülés, még a legnehezebb is, gyerekjátéknak tűnt. Egyébként tudjuk, hogy a ránk váró hatórás repülés nem jelent semmi különösebb nehézséget. A braziliai partot egész hosszában korallium-gyepük gátja védi, amelyek hullámtörőkül szolgálnak és lehetővé teszik a biztos leszállást akármelyik ponton; ezenkívül rengeteg a folyó és folyam, amelyek az ország belsejéből az Óceán felé igyekeznek; és valamennyinek széles medre van, amelyre bátran leszállhat a hidroplán; s ez a meder arra is alkalmas, hogy menedéket nyújtson a gépeknek. A folyók torcolata és a sziklagát között az óceán sok helyen mélyen benyomul a szárazföldbe és rengeteg öblöt alkot.

Tehát teljesen nyugodt vagyok, ámbár még nem múlt el egészen reumatikus jellegű könnyű rosszullétem, amely az utolsó napokban levett lábamról. Ügy gyógyítottam, hogy huszonnégy óra hosszat egy falatot sem ettem.

Az ég részben borús, de a felhők magasan járnak és nem jeleznek esőt. A reggeli világosság ragyogó fehér és sápadt, tikkasztó hőséget ígér. Csakugyan már most is nagyon meleg van. Legkönnyebb repülőruhánkat vesszük magunkra.

A felszállás a folyón nem valami kényelmes, mert oldalszél fúj és a gép a folyam kanyargása miatt nem fut-

hat hosszú darabon egyenes vonalban. A manőver mégis egészen szabályszerűen folyik le.

Mikor elválunk a víztől, az óra hét óra negyvenöt perccet mutat és Natal lakossága, bár inkább a késői felszállásokhoz van szokva, máris előzönlí mind a két partot, élén a helyi hatóságokkal.

Nagy kört írunk le a város felett. Az óceánrepülők szeretik ezt a kicsi és mosolygós házcsoportot, amely a kék csatorna kanyargós partjain úgy nyúlik be az óceánba, mint valami kiugró földnyelv, hogy fogadja azokat, akik az Atlanti óceán túlsó partjairól érkeztek. Szeretik, mert annyira sóvárogtak utána a várakozás napjaiban és az óceánrepülés óráiban; szeretik, mert oly bensőséges szeretettel fogadta őket, ami jellemző tulajdonsága ennek a népnek, amelynek több a szíve, mint a vagyona.

Hamarosan a tenger felett keringünk és a legközelebbi város, Parahyba felé vesszük utunkat. Átrepülünk egy erődítmény felett, amelynek a neve csupa varázs: «Fortaleza dos três Reyes Magos». A Három Királyoknak ugyan semmi nyoma nincs ezen a meredek erősségen. De ódon falait régi emlékek szenteltek meg. A kis erőd kikötőhelye és védelmi pontja az első bátor portugál hajósoknak, akik ezt a várat nem csupán nagyszerű útjuk emlékéül és az Újvilág meghódításának jeléül hagyták itt a brazilai parton, hanem ragyogó fantáziájuk bizonyágául is. Talán a braganzai királyok valamelyik legelőször érkezett vitorlás- és evezőshajója éppen Három Királyok napján kötött ki itten. Nekünk is hálásaknak kell lennünk a Három Királyok iránt, mert az Óceánt éppen január hatodikán repültük át, ez a nap pedig az ő misztikus emléküknék van szentelve.

Ma a Három Királyok Erődje a kígyóvadászok gyülekezőhelye. Ezen a vidéken rengeteg a kígyó. Mindjárt Natal mellett a part képe csakugyan sivár és meddő. Ebben a tartományban a nyári szárazság irtózatos. A nap kiégeti, megrepszti, meddőségre kárkoztatja a földet. A buja, tropikus növényzet elhullatja leveleit; az erdőkből csak a száraz és fehér ágak maradnak meg, amelyek roppant

területen merednek a levegőbe. Ezen a vidéken az emberek kígyókra vadásznak, amelyek a száraz időszakban sokkal nagyobb számban fordulnak elő, mint rendesen.

A legutóbbi esők újra kizsendítették az aszott ágak zöldjét. A hatalmas, félig sivatag vidéket, amelyen áthaldunk, megint ellepi a buja növényzet és a szárazság rettenetes időszakát megint elfelejtik, mindaddig, míg az ég megint könyörtelenül izzó nem lesz, mint valami óriási archimedesi gyűjtőlencse.

Déli szél fúj, amely megnehezíti gépeink haladását. De azért nem fognak későbbben érkezni. Minduntalan táncolunk: az egyik szárny vége kissé inog, aztán megint vízszintes helyzetbe kerül. Mik ezek az apró tréfák az első útszakasz rettenetes viharaihoz képest? Az óceáni hidrolánok úgy viselkednek, mintha némi megvetéssel túrnék a mai viharokat . . .

A táj bizony nem nagyon változatos. Dűnék következnek dűnék után, amelyeket sűrű növényzet lep el. Imitt-amott a talaj kissé merészebb hullámvázása bizonyos domborulatokat alkot, amelyek kúpalakúak és szabályosak, mint a hangyabolyok. A víz itt-ott fényes foltokban apró mocsarakat alkot. Ügy verik vissza a napsugarakat, mint megannyi tükör.

Nagyon érdekesek a lángbanálló földdarabok, amelyeket kénytelen maga az ember felgyújtani időnkint, hogy kiirtsa földjén a haszontalan és élősdű növényzetet. Itt a parasztnak nincs más módja erre. A láthatáron itt is, ott is hatalmas füstfellegek szállnak az égre.

Körülbelül másfélórás repülés után Joao Pessoa, Parahyba állam fővárosa felett vagyunk, amely a legutóbbi braziliai forradalom egyik vezérétől kapta nevét, akit árulás útján orgyilkos ölt meg. Joao Pessoa jelszava némi-eg emlékeztet Garibaldiéra, csak épp a megfordítottja. A mi nagy hadvezérünknek ez volt a jelszava: «Engedelmeskedem». Joao Pessoa ezt vágta oda azoknak a kísértéseire, akik politikai kompromisszumra akarták csábítani: «Tiltakozom».

Alakja kiemelkedik az egymással küzdő politikai pár-

tok nagy tömegéből és alapján véve kivétel nélkül minden braziliai szereti. Bizonyos értelemben az egyenesség és a büszkeség eszményképe.

Üzenetet küldünk a városnak, amelyben üdvözljük az ő emlékezetét. Ez az üzenet biztosan nagyon jól fog esni polgártársainak. A mellükön viselik jelvényét, jelszavát és fényképét, mint ahogy mi viseljük a mi fasiszta jelvényünket.

Parahyba fővárosa nagyon kedves; szinte egészen elmerül a végtelen kókuszpálmásorok zöldjében. A tereken és az utcákon együtt van az egész lakosság és mindenki az égre néz. Üzenetünket, amelyet hosszú háromszínű szalagra írtunk, Aldo Pellegrini tábornok dobja le a város közepén. (Elfelejtettem megemlíteni, hogy Natalban felvettük gépeinkre Pellegrini tábornokot, unokaöcsémet és az olasz újságírókat, akik régi bajtársaink már az előző két repülőútról).

Utunk Pernambuco irányában halad, ahová negyven perc múlva, tíz óra harminc perckor érkezünk.

A város, nagyságát és lakosainak számát tekintve, Brazília negyedik városa; csatornahálózaton épült, barátságos lagúna közepében, amely kissé emlékeztet a velencei lagúnára. Tipikusan modern jellegű város: nagyon magas, mészvakolatos fehér házak, nagy házcsoportok, széles terek, hosszú és egyenes utak és rengeteg híd, amelyek minden irányban átszelik méltóságos csatornáit. Csapatunk néhány száz méternyire leereszkedik, hogy üdvözlje Észak-Brazília bájos fővárosát. Tudjuk, hogy az itteni, körülbelül kétezer olasz, elnökük Remis konzul vezetésével mind együtt van a klub terraszán, hogy bemutassa nekünk hódolatát. Csakugyan egy nagy fehér ház tetején óriási hullámmzó trikolórt lengetnek. Valamennyi gép elhalad ama hely fölött, ahol a hazánk integet felénk, aztán megint egyenesen déli irányba fordul.

A kikötő előtt és még jó darabig a part mentén sziklacsoport emelkedik ki a tengerből, amelyen megtörnek az Óceán roppant magas és vakító fehér hullámai. Ez talán egész Brazília legsziklásabb vidéke. Csakugyan a fővárost

Pernambucót körülbelül még egy évvel ezelőtt is Recife-nek hívták, ami annyit jelent, mint szikla.

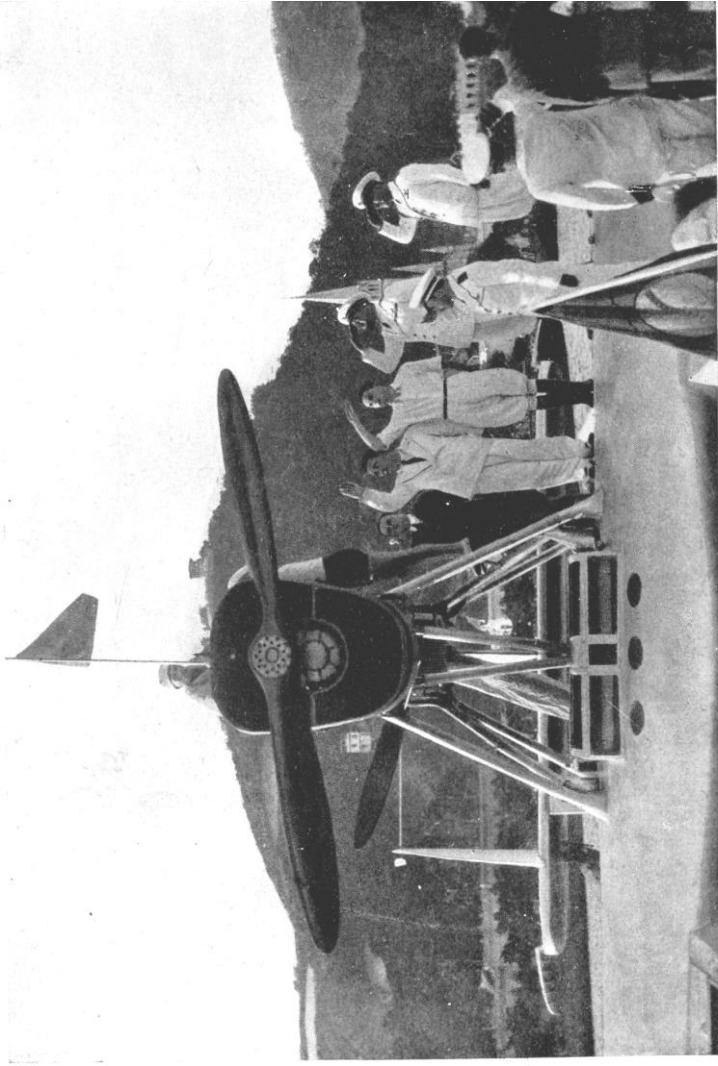
Dél közeledik és gyomrunk jogait követeli. Kinyitjuk az ajándékkosarat, amelyet Bertoli kapitány készített számunkra: sajnos, a meglepetés sovány a mi jó étvágyunkhoz képest, amelyet felcsigázott ez a nyugodt repülés a tenger felett; kis szelet roastbeef és egy kis vaj. No majd megbosszuljuk magunkat Bahiában.

Még két órát repülünk az egyhangú táj felett. A part alacsony, a már megszokott folyamok szagatják meg. A Questa főhadnagy parancsnoksága alatt álló gép engedélyt kér, hogy az egyik folyamra leszállhasson, hogy végrehajthasson valami kis javítást a radiátora egyik csövén. Csakugyan leszállt, hat percig tartózkodott odalent, a nélkül, hogy leállította volna motorjait és most utánunk iramodik, hogy utolérjen bennünket.

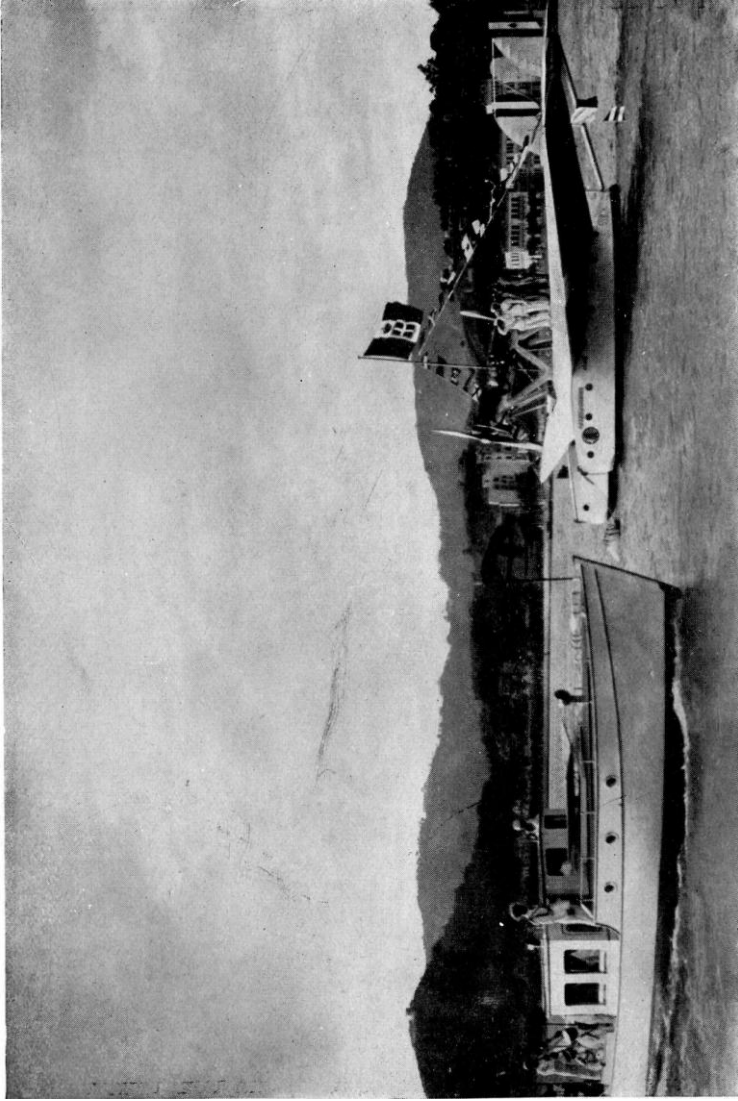
Felsejlik a távolban Bahia tágas öble, kékelő dombok kettős, roppant ívében. Aztán, amint egyre jobban haladunk, a két ív összezárul és széles nyílást hagy bejáratul az óceán felől jövő hajóknak. Mikor Bahia fölé érkezünk, tágas öböl tárul szemünk elé, amely minden oldalról zárt s kékesen vibrál a napfényben. Két óra harminc perc.

A város mosolygós és kedves, magas terraszon tűnik fel. Egyenesen nekivágunk házai fehér vonalának, amelyek ezernyi kitért ablakukon és megszámlálhatatlan erkélyükön mintha a tenger szelét szívják magukba. Többször elkörözzünk a szép város felett, aztán szabályos és zárt rendben leszállunk az öböl vizére s valamennyien egyszerre kötünk ki.

Bahia kikötője a város alacsonyabban fekvő részét foglalja el; ezt a földszívet a tengertől ragadták el és mintegy lépcsője a felső városnak. A kikötőn túl az alsóvárosban néhány hatalmas gyárépület van, amelyeknek hosszú kéményei az égre merednek. Feltűnik az éles ellentét Bahia alsóvárosa és felsővárosa közt: amaz egészen sötét, nyüzsgőnek benne a munkások, a rakodók, a világ minden nemzetének tengerészei, akik között túlnyomó számban vannak feketék és barnaszínű vegyes fajok; emez, a felsőváros,



Rio de Janeiro : Közvetlenül leszállás után kitérűztük a zászlót a parancsnoki gépre, miközben az olasz hadihajók disztűzet adnak.



Rio de Janeiro : Vargas elnök a diszszemlére érkezik.



Rio de Janeiro : Az egyik gép Vargás elnök szemléje alatt.

ragyogó tiszta, rendes, lázasan lüktet benne az élet és a munka, száguldó autók robognak utcáin; teljesen európai jellegű.

Collalti ezredes, aki itteni bázisunkat megszervezte, motorcsónakján a kikötőbe visz, ahol braziliai tengerészszázad sorakozott fel és katonai tiszteletadással üdvözlö bennünket.

A katonazenekar a nemzeti himnuszokat játssza. Rengeteg olasz vegyült el az éljenző tömegben, örömmel látom, hogy majdnem mind fekete inget viselnek.

A bahiai olasz kolónia nagyjából munkás és derék délolaszokból áll, akik majdnem valamennyien a Basilicatából származnak. Az első emigránsok, akik ötven vagy hatvan évvel ezelőtt idejöttek, éppen akkor, mikor Brazília nekilendült, hogy a világ leggazdagabb nemzetei sorába emelkedjék, Potenza tartományból vándoroltak ki. Ezek hamarosan idehívták rokonaikat és barátaikat, lecsapolták és művelés alá vették Bahia állam területének nagy részét, ami igen termékeny; néhányan viszont a városban maradtak és sok szerencsével a kereskedelemre vetették magukat. Gyakorlati szellemük, takarékoságuk, kezdettől fogva tanúsított munkakészségük hamarosan megszerezte a braziliaiak tiszteletét és rokonszenvét az olasz kolónia számára, amely oly nagy lelkesedéssel fáradozott velük együtt az ország gazdasági fellendítésén.

Ezt hamarosan magunk is éreztük, mikor láttuk, hogy a szép város braziliai lakosai milyen lelkesen fogadják automobil-sorunkat, amely előtt két század lovasság haladt.

A braziliai alkotmány az Egyesült-Államok alkotmányának mintájára készült és széles közigazgatási, s bizonyos tekintetben politikai autonómiát ad a Szövetség minden egyes államának.

Minden állam elnöke a maga területén a hatalom szuverén birtokosának tekinti magát. Ennélfogva partraszállásunk alkalmával nem jelent meg Bahia állam elnöke, akihez előbb majd én megyek el tisztelgő látogatásra. Helyette azonban majdnem mind ott voltak a kikötőhídon a miniszterek, akik az államtitkári címet viselik.

A legutóbbi forradalom feloszlatta a Szövetség valamennyi törvényhozó gyűlését. A huszonegy állam mindegyikének elnökét közvetlenül és ideiglenesen Rio állam elnöke nevezi ki. Minden elnök a helytartói címet kapja s rangja és hatásköre majdnem ugyanaz, mint a kormányzóé.

Bahia elnöke vasúti mérnök. A megérkezésünk után következő napon nagy bankettet adott tiszteletünkre a Választó-Palotában; ez oszlopcsarnokos, pompás épület; rendszerint itt szokták kihirdetni a népszavazás eredményét. A több mint kétszázterítékes ebéden megjelentek a helyi braziliai hatóságok fejei, a város püspöke, aki olaszul is beszél valamit, mint majdnem minden braziliai főpap, továbbá a helyőrség magasrangú tisztjei. Barátságos pohárköszöntők hangzanak el, amelybe minduntalan beleszövődik Olaszország és Brazília neve.

A bahiai programmon szerepel egy igen kedves ünnepség is: Vergilius mellszobrának felavatása, amelyet az olasz kolónia adományozott a városnak a költő születésének kétezeréves fordulója alkalmával. A mellszobor, amely a Sao Paulo melletti Campinasban született Umberto Bertazzonnak, a Canonica egykori növendékének műve, a gimnáziummal szemben levő téren van felállítva.

A leleplezésnek október tizenötödikén kellett volna megtörténnie, de az ünnepséget a legújabb forradalmi mozgalmak miatt elhalasztották. Az értékes műalkotás kőoszlopon áll, amelyen ott van a római vesszőnyaláb és ez a felírás: «*Bahia városának az olasz kolónia. — 1930. VIII. október 15.*»

Jelen vannak az óceánrepülő csapat tisztjei, továbbá Bucci tengernagy az olasz tengerésztiltsztekkel. A díszszolgálatot az olasz cirkálók díszgyenruhás tengerészszakasza látja el. A braziliai hatóságok közül ott van a kormányzó képviselőjében Manoel Novaes, a bahiai polgármester Tirso De Paiva, továbbá a rendőrfőnök, a belügy-, földművelésügy- és pénzügyminisztérium képviselői és a katonai kerületi parancsnok. Ezenfelül jelen van Orazio Laorca olasz konzul, Bertini, a Fascio titkára, Mercuri, az olasz klub elnöke, a bahiai gimnázium egész ifjúsága,

igazgatója és tanári kara és az olasz kolónia teljes számában.

Először a bahiai polgármester beszél, aki a város nevében átveszi a szobrot, aztán Geraldo Dias, a gimnázium latin tanára, aki szárnyaló fohászt mond Vergiliushoz és a latinsághoz. A szobrot takaró lepel nemzeti himnuszaink hangjára lehull.

Minden alkalom jó a braziliai civilizáció latin jellegének hangsúlyozására. Ámbár a mindenféle bevándorlások következtében a fajok meglehetősen összekeveredtek, mégis egész Braziliában elevenen él az a nemes törekvés, hogy műveltségében és szokásaiban megőrizze ősi latin jellegét. Szinte azt mondhatnók, hogy a római eredet nemeslevele ennek a népnek, amelynek az a hivatása, hogy gyarmatosítsa és a vagyonosodás és a modern haladás legmagasabb csúcsaira emelje a világ egyik legnagyobb országát.

A repülőútnak is ez a célja. Olyan ez, mint egy követés, amelyet az ősanya, Róma küld ezekre a partokra a leggyorsabb eszközökkel. Nincs beszéd és nincs üdvözlés, amely ne hangsúlyozná újra meg újra, hogy okvetlenül szorosabbra kell fűzni a kapcsolatokat a Város és Brazília között. Más alkalommal és más országokban ezekért a jel-szavakért, amelyeket nálunk már annyira elkoptatott a kongó retorika, bizonyára nem lelkesedtem volna. Itt azonban, ahol a fajkeveredés veszedelmén kívül nagy mértékben fenyeget az angol-amerikaiak térfoglalási kísérlete, akik a legmeggyőzőbb eszközöket, a sterlinget és a dollárt használják, a latinság magasztalása a legjobb és leggyakorlatibb védekező eszköz, mert a tények realitásán alapul.

Sajnos, feltűnik nekem, még pedig nemcsak Bahiában, hogy az olaszok gyermekei majdnem elfelejtették már anyanyelvüket. Mikor a város fasciója nagy fogadást rendez tiszteletemre, felhasználom az alkalmat és beszédet tartok, melyben keményen hangsúlyozom, hogy az új nemzedéknek, a már régebben emigrált és itt megvagyonosodott olaszok gyermekeinek okvetlenül épségben meg kell őrizniök olasz anyanyelvüket. Nincs ennél hathatósabb eszköz a hazaszeretet ébrentartására. A mai olaszoknak, különösen azok-

nak, akik külföldön élnek, — hangoztatom — büszkéknek kell lenniök arra, hogy a világ egyik legnemesebb és leg-hatalmasabb nemzetéhez tartoznak. A szavaim nyomán felzúgó taps bizonyítja, hogy fején találtam a szöveget. Kernelem, hogy így is lesz. És ezzel a jókívánsággal örömmel avatom fel azt a nagy követ, amelyet a bahiai fasiszták állítottak megérkezésünk emlékéül, nagyszerű felirattal.

Bahiai tartózkodásunk három napig tart. Mikor ide-érteztünk, már ott horgonyzott a kikötőben négy cirkálónk. Három azokról a pontokról jött vissza, amelyeket az Óceánon elfoglalt a repülés alatt; a negyedik a Bucci parancsnoksága alatt álló tengernagy hajó. Buccival, azóta, hogy Bolamában elbúcsúztunk egymástól, csak most találkozom és most üdvözölhetem őt. Az aviatikusok szorosan összetartanak a tengerészekkel, akik minden ünnepségünkön résztvesznek.

De ennek a négy cirkálónak csatlakoznia kell a másik hajórajhoz, amely már útban van Bio de Janeiro felé; Bucci tengernagy tehát két nappal indulásunk előtt parancsot ad, hogy a cirkálók induljanak. A nyolc cirkáló a Kio de Janeíroi öbölben fog találkozni abban a pillanatban, mikor a mi hidroplánjaink megérkeznek.

Én egy olasz úr, Commendatore Bertilotti vendég-szerető házában vagyok elszállásolva; ő is déli eredetű, a Basilicataból való és szívós munkájával előkelő vagyoni és társadalmi polcra küzdötte fel magát. Szeretne vadászatot rendezni a tiszteletünkre az ország belsejében, ahol jól-szervezett *faciendája* van. De az én egészségem még nem állt teljesen helyre; másrészt nem sok idő áll rendelkezésünkre, ha végig részt akarunk venni a sorozatos ünnepeleken, amelyeket tiszteletünkre rendeztek. Tehát le kell mondanom a vadászatról.

A braziliaiak sokat adnak a formákra. Az etikett megköveteli, hogy minden látogatást visszaadjanak, hogy ki ne felejtse az ember egyik hatóságot sem és hogy minden a pontosan megszabott rendben történjék. Ezeknek a szabályoknak a megtartása nem csekély fáradságunkba kerül, de én azt akarom, hogy vendéglátó gazdáinknak jó emléke

maradjon az olaszokról, akik a levegő útjain jöttek ide hozzájuk. Tehát szívesen belenyugszom ebbe a cseppet sem lényegtelen udvariaskodásba.

Rio de Janeiróba érkezésünket január tizenötödikére tűztük ki. A hidroplánokba jelentékeny mennyiségű üzemanyagot rakunk be, mert az előttünk álló útszakasz meglehetősen hosszú. Közben meglátogatom a Guardia-kolostort, amelyben nagyszámú kapucinus él együtt, valamennyi Marche tartománybeli olasz. Két hadviseltet találok közöttük; az egyik Pietro da Crispiero atya, aki tábori káplán volt a 93-as gyalogezredben s a bronz vitézségi érem tulajdonosa; a másik Stefano da Recanati atya, aki derék kombattáns főhadnagy volt az egyik Alpino-században s akit az osztrákok elfogtak a háború egyik legemlékezetesebb ütközetében. Ezeknek a barátoknak a szelleme lelkes, csupa forró, drága emlékekkel átitatott hazaszeretet. Kellemes órát töltök velük.

Tizenötödikén reggel meglehetősen korán lesz az ébresztő. Ez az utolsó szakasz, amely még előttünk áll és ezt a legcsekélyebb incidens nélkül kell végigrepülnünk. A pompás öböl közepén horgonyzó tizenegy gép már alig várja, hogy felszállhasson. Miközben leszáll az este gyönyörű bíborköpenyében, amely a derült idő hírnöke, hálás szeretettel nézzük őket a felsővárosból. Holnap apoteózisban fog végződni a nagy repülés Olaszország és Brazília között.

TIZENNEGYEDIK FEJEZET.

Rio de Janeiro.

Pár perccel nyolc óra előtt távozom Commendatore Bertilotti vendégszerető házából, lemegyek a meredek lejtőn, amely elválasztja a felső várost az alsóvárostól s megindulok a kikötő felé.

A nap derült. Természetesen a meteorológusok megszokott pesszimista időjelzéseit nem hiányzanak. De ez csak növeli bizonyosságomat, hogy az utolsó útszakaszt minden kellemetlenség nélkül, napsütésben és kedvező szélben fogjuk végigrepülni.

Mikor kiérek a tengerpartra és beülök a fellobogózott kis motorcsónakba, amelyet a bahiai kormány bocsátott rendelkezésemre, a személyzet már a helyén van.

Gépem a «Csecsemők öble» legvégén horgonyoz; ebben töltötték az óceánrepülő hidrolánok a négy pihenőnapot, ívalakban elhelyezkedve a nyugodt hullámokon.

Hogy odáig jussak, el kell haladnom a csapat tizenegy gépe előtt. A mai jelszó egészen határozott: nem szabad incidensnek előfordulnia; aki nem érkezik meg gépével pontosan Rióba, diszkvalifikálva van.

A motorok és berendezések vizsgálata talán éppen ezért még a rendesnél is gondosabb.

A személyzet egytől-egyig az utolsó előkészületekkel foglalkozik; egyik figyelmesen vizsgálgatja a radiátort, amely minden útszakaszon a legnagyobb gondunk volt; a másik a motorokat próbálja ki, körüljárja a horgonyt, türelmetlenül várja a felrepülés pillanatát.

Minden gépen összesen 3600 kilogramm teher van. De az öböl igen széles, könnyű hátszél fúj és a felszállás nem aggaszt bennünket.

Negyedkilenckor felszállunk.

Én válok el elsőnek a víztől: gépem negyven másodpercig fut a vízen. Egyenesen nekivágunk az öböl bejáratának, ahol pár méternyi repülés után az Óceán élénk hullámaival és friss szelével köszönt. Még egyszer búcsút intünk Brazília ősi szép városának, amely fehéren mosolyog a sziklás terraszon és visszatükröződik a búbajos öbölben.

A szemeink elé táruló panorámából kiütözik a sárga és a fehér szín; a házak nem egyforma magasak s szűk és egyenes utcák mentén sorakoznak, amelyek imitt-amott kiszélesednek, mintha lélegzetet akarnának venni a befásított tereken.

Meglep a kupolák és harangtoronyok valószínűtlenül nagy száma. Hány templom van ebben a városban? Valaki azt mondta, hogy háromszázhatvanöt: az év minden napjára egy. Így igazolva volna az a pompás és misztikus szép név, amelyet a város felfedezői adtak neki a tizenhatodik század első éveiben: «Bahia de Todos os Santos». A motor zúgása miatt nem halljuk a vidám zengést, amely tiszteletünkre valamennyi harangból száll a szél szárnyain. Baráti szívvel köszöntjük a barokkos harangtoronyokat, amelyek kiemelkednek a messzenyúló, fehér, vendégszerető, udvarias, bájosan portugál városból és déli irányba vesszük utunkat.

Erős hátszél fúj. A csapat ma sokkal gyorsabb iramban fog haladni. A horizonon csak pár fehér felhő van, amelyeknek a szerepe tisztán dekoratív. Az óceán vize már nem is lehetne szelídebb.

A partszegélyen navigálunk, amely egyre elhagyatottabb, egyre egyhangúbb. Négy óra hosszat nem is látunk magunk alatt egyebet, csak ezeket a zöld bozótokat, amelyeket minduntalan megszagatnak a vizek, olyanok, mint a mi Maremmánk egyik darabja; néha-néha meghasítja őket a sárgálló folyamok kanyargós medre, amelyeket a térképen furcsa, majdnem kivétel nélkül indián eredetű nevek jelölnek.

A tenger a parttól a nyílt tengerig sok kilométernyire rendkívül sekély és látszik a fenekete: vagy téglavörös vagy égszínkék vagy hihetetlenül világoszöld. A gőzösök kény-

telének messze kint haladni: különben most egy sem látszik a horizonon. A reggel az Óceánon csendes és magányos, mintha varázslat ülne rajta. A partszegélyt imitt-amott magas törzsű pálmák lepik el, amelyek valami távoli kolónia házait jelzik: köröskörül cukornád, gyapjú-, vagy kávéültetvények. Nagyon érdekesek a szabályos négyszögű földdarabok, amelyeket széleslevelű dohány borít. Az ingoványok között ezer meg ezer vékony száron terem a rizs. Nem hiányzik itt a tipikus brazilai ültetvények egyik fajtája sem, de a nagy síkság oly roppant kiterjedésű, hogy a műveletlen földdarabok és a sötétzöld, egészen elhagyatott erdőfoltok végül is mindig túlsúlyban vannak.

Mennyi hely van itt még azok számára, akiket kedvük vagy a kényszerűség munkára hajt!

Nyolc óra negyvenöt perckor átrepülünk Morro a S. Paolo felett. Nyolc ötvenötkor Chamamua és negyedóra múlva Barra Kio das Contas felett: nagy falvak ezek, amelyek megbújnak az Óceán fehér dűnéi mögött s majdnem valamennyit egy-egy folyam vize nyaldossa, amely aztán elvész messze az ország belsejében. Félóra múlva feltűnik Uheos: a magasból bájos kis városnak látszik, rengeteg vitorlás és bárka nyüzsög kicsiny kikötőjében, hatalmas, fehérvakolatos székesegyház emelkedik ki belőle és látszik a vasútja is, amely eltűnik az ország belsejében, Citade da Conquista irányában. Negyedóránként egymás után tűnnek fel a parton az apró falvak: Una, Cannavieiras, Belmont e, Santa Cruz. Itt van a legnagyobb városka, Porto Seguro. Aztán megint apró falvak: Prado, Alcobaca, Caravellas, Mucury, Barra de Sao Matheus, Barra do Eio Doce, Begencia.

Dél van már és kezd az étvágyunk is jelentkezni. Gyorsan megrohanjuk az ételeskosarat, amelyet Collalti ezredes csomagolt számunkra: sült csirke, sajt, banán, egy üveg pompás fehér Chianti és ásványvíz; kávé is iszunk, amely forró maradt termoszainkban.

A repülés szabályszerűen folyik; szinte küzködnünk kell, hogy el ne fogjon az álmoság.

A levegő nem nyugtalankodik; a szél állandóan és

enyhén hátra fűj; kiszámítom, hogy sebességünk nem kevesebb, mint 190 kilométer óránként. Ha így haladunk tovább, több mint két órával hamarabb érkezünk Rióba: sok volna a jóból! Megkapom Maddalena parancsnok rádióüzenetét: «A Monsaraz-fok fölött sebességünk 186 kilométer óránként.»

Egy óra tájban kezd változni a tájkép. Victoria közelében járunk. A part szakadozott abb. Egész sereg apró sziget áll őrt a partokon. A tenger benyúlik a szárazföldbe, bizarr sziklás hegyfokok között. Rengeteg dombláncolat sorakozik, ameddig csak a szem ellát az ország belseje felé, a legváltozatosabb színekben és a legfurcsább formákban, felettük a láthatáron a magasabb hegyláncok összeolvadnak az éggel.

Már mutatkozik Rio környéke, halvány és változatos fényfátylaival, magas és alacsony hegyek végeláthatatlan láncán, amelyek a távolban úgy sorakoznak, mint valami óriási «szabad színpad» ülései.

A part Victoria és Campos között méltóságos, hatalmas, mintegy száz kilométer széles öböllé homorú. Gépeink átvágnak rajta és a parttól körülbelül harminc mérföldnyire a nyílt tenger fölött haladunk. Ebben a pillanatban Victoriából hat brazil repülőgép száll fel és csatlakozik kötelékünkhöz, hogy Rióig kísérjen bennünket. Szárazföldi gépek, amelyeket Franciaországban építettek és Brazília a Rióban székelő francia misszió útján megvásárolt. Ezek a derék brazil bajtársak pompásan repülnek és habozás nélkül nekivágnak a nyílt tengernek. Ha repülésünknek ebben a legutolsó szakaszában valami motordefektus érné őket, komoly veszedelemben forognának. De mi készen állunk, hogy segítségükre siessünk a tengeren, ha rákerülne a sor.

A gépek bizonyosan gyorsabbak, mint a mieink, mert elméletben kétszáznegyven kilométeres sebességgel tudnak haladni. De a S. 55. gépek csodát művelnek: mintha nyíltak volnának, oly villámgyorsan közelednek a célhoz. Az élénk szél, amely az első öt órában segített bennünket, Campos magasságában még nagyobb erőre kap. Több mint kétszáz kilométeres sebességgel haladunk. A braziliaiak minden

erejüket megfeszítik, hogy bírják velünk az iramot. Az ég kristálytisza, azúrkék. A tenger élénk, de nem rosszindulatú. Az elemeknek ez a barátságos viselkedése a cél közvetlen közelében úgy tűnik előttünk, mint a szerencse és a diadal legbiztatóbb előjele. Szeretnék dalolni. Néhány tréfás üzenetet küldök Quilici barátomnak, aki teste hatalmas arányaival a jobb úszótest orrát majdnem egészen betölti.

Végre vége felé járunk a 10,400 kilométeres repülőútnak. A célnál vagyunk! A gép oly stabil, oly biztos, oly engedelmes, hogy bátran el lehet engedni a kormányokat és ki lehet nyújtóztatni karjainkat és lábainkat: csak azt mondtuk neki, hogy *Rio* és magától megy! Milyen bámulatos próbája volt ez a repülőút gépeinknek! Milyen büszke lehet rájuk az olasz ipar! Az olasz ipar ebben a pillanatban bizonyítékát adta az egész világ előtt, hogy milyen csodát tud művelni a szellem, ha kemény akarat támogatja és vezeti.

Most, hogy Capo Frio magasságába érek, vagyis pontosan a főváros hatalmas öblének nyílása fölé, eszembe jutnak hosszú légi utunk legrámaibb pillanatai: a Földközi-tengeri viharok, az afrikai part homokfelhői, a bolamai holdtalan éjszaka és az első hat óra az Óceán fölött. A pilóták akarata egy pillanatra sem gyengült, de a gépek is méltók voltak a pilótákhoz. Az apró kellemetlenségek, amelyeket le kell gyűrnünk, mindig a gépek mellékalkatrészei körül támadnak. A most szerzett tapasztalatok arra lesznek jók, hogy konstruktorainkat az egyes részletek aprólékos kidolgozására fogják majd készíteni. Az abszolút tökéletesség az egész és a részletek kiválóságának az eredménye. De általában ki kell jelentenünk, hogy nagyon meg vagyunk elégedve a géppel. Öt évvel ezelőtt örültség lett volna az Atlanti-óceán átrepülésére vállalkozni tizenkét olyan géppel, amelyeket teljes egészükben olaszok terveztek és építettek. Most ez az örültség belekerült a világ aviatikájának dicsőséges évkönyveibe.

Capo Frio lapos sarkantyúja belenyúlik az Óceánba, nagy négyszögletes tükrökké szaggatja a vizet; ezek bizonyosan sópárlók; távolabb hegytömbbé magasodik, amely

némileg emlékeztet a mi Monte Argentariónkra. Apró vörhenyes sziklák sora áll őrt a tengeren, a hegyfok csúcsánál: a liliputi szigettenger apró szigetei között a tenger vize habokra és szivárványos párákra töredezik.

Óriási gőzhajó, azt hiszem német, kerüli meg most a fokot és észak felé halad. Két kéményéből fekete és sűrű füst tódul; amint elhaladunk fölötte, hosszú füttyel üdvözlő, amelynek hófehér gőzszalagját látjuk a levegőben. Most az egész partvidéket vitorlások népesítik be. Az Óceán hosszú hullámai vad táncot járatnak velük. A fehér háromszögek élesen kirajzolódnak a tenger azürkék köpenyén és fel-felbukkannak a hullámvölgyekben. De a szél könnyedén hajtja délfelé a messze szétszórt szép flottát; folytonosan rengeteg új hajó csatlakozik hozzá, amelyek a szakadékos partmélyedésekből bukkannak fel.

Ügy számítottam, hogy Capo Friót négy óra tájban érjük el. Most pedig még csak öt perc múlva három. Nem egészen félóra alatt ott lehetnénk a rioi öbölben. Az ezernégyszáz kilométeres utat nem egészen hét óra alatt tettük meg!

Rádiótáviratot küldök Cerruti nagykövetnek és értesítem, hogy a főváros közelében vagyunk, de halogatjuk bevonulásunkat az öbölbe, mert lehetővé akarjuk tenni a braziliai hatóságoknak és Rio népének, hogy a megállapított program szerint fogadhassanak bennünket. A nagykövet közli velem, hogy ne kössünk ki négy óra harminc perc előtt.

Nem marad egyéb hátra, mint ide-oda kóvályogni az öblön kívül, még több mint egy óra hosszat. Az egész csapat ékalakban helyezkedik el, — már régen megállapítottuk, hogy Rióba így vonulunk be; az óriási, fordított V betű kirajzolódik az égen. A kötelék sarkpontja az én gépem.

Kivezetem a csapatot a nyílt tengerre s aztán visszarepülök vele az öböl szigeteinek előhegyei felé, amelyek egy-más mellett sorakozó ferde, kúpalakú dudorok; virágzó növényzet pompázik némelyiken, mások kopárak és csupaszok, vasszürkék, téglavörösek, gáliczöldek, vagy hamuszínűek.

Egyszerre csak az öböl bejáratának közelében feltűnik

a tengeren nyolc cirkálónk raja, amint két sorban halad Rio de Janeiro irányában. Amint a magasból nézzük, úgy tűnik, mintha sebet ütnének az Óceánon a hegyes hajók, amelyek gyorsan hasítják a víztükröt. Mindegyiknek a nyomában sugár-egyenes fehér vonal marad; a hullámok viaskodnak egymással a propeller-csavar forgatagában, tajtékzanak, örvénylenek, feltornyosulnak, morognak és a zöld, indigókék, azúrkék színek minden változatában tombolnak. A tengeren nyolc párhuzamos barázda nyúlik végig, a hajótól egy mérföldnyire már bágyadnak, egyre gyengébbek, egyre halványabbak. Csupa erő, csupa szépség ez a látvány. A cirkálók orra magasabb és bátran állja a hullámcsapásokat; hátrafelé hajló kéményeit mintha a szél hajlította volna le a hajók sebes iramában. A hajó hátsó része alacsony, lapos, kerek, alig emelkedik ki a vízből s néha egy-egy merészebb hullám végigsöpör rajta. Az ágyúk karcsún nyúlnak ki a páncéltornyokból, csövük magasba mered. Az egész hajóhadosztály zárt rendben halad Rio felé, tökéletes mértani alakzatban és minden hajópár kétszáz méternyi távolságban van a következő pártól.

Miután megint hosszú körrepülést végzünk a nyílt tengeren, hogy még egy negyedórát eltöltsünk, mikor visszatérünk gépeinkkel az öböl nyílása közelébe, a nyolc hajót már nem látjuk; már átléptek az óceáni gáton és épp most vonulnak be Rio kikötőjébe.

Nekünk még kétszer vagy háromszor körül kell repülünk messze kint a nyílt tenger fölött, hogy elmúlják az a fölösleges óra, amelyet akaratlanul is nyertünk, mikor Bahiából érkeztünk.

Időnkint megnézzük motorainkat, amelyek oly szabályosan vernek, mint az egészséges, erős szív. Néha-néha éppen a célnál szokott előfordulni valami jelentéktelen incidens, ami azután megfosztja az embert a legsikeresebb és legszerencésebb repülés gyümölcseitől is. De itt nem történhet semmi, nem szabad megtörténnie. Felkelek az ülésről és balra, jobbra és hátam mögött látom, hogy a tíz gép szabályos legyezőalakban jön utánam, mintha valami versenyen vennének részt.

Négy óra huszonöt perc. Az utolsó körözést is bevégeztük. Ütött a leszállás és a diadal órája. Egyenesen jobbra fordulok és az egész köteléssel bevonulok a hatalmas főváros aranyos egére.

Aranyos ég. Ez a helyes szó. A nap, a világ legszebb napja, Dantéhez méltó mennyország fehér-kék mélységeiből lángol és szétárad a föld és a vizek hatalmas színpadán, amelyet a Teremtő isteni szeszélye a távlatok, a domborulatok, a fények, árnyak és színek csillogó pompájával rendezett be. A legnagyobb tájképfestők fantáziáját is — akik a művészet aranszázadaiban elképzelték a Paradicsom eszményi tájait — felülmúlja ennek a földi Paradicsomnak a valósága, amelyben minden szépség együtt van. Giorgione, Carpaccio, Tiziano, az én nagyszerű és szeszélyes ferrarai Dosso Dossim ábrándjaikban láttak nagyszerű Óceán-tükröket, sziklák és erdők között, álmodoztak elvarázsolt szigetekről, amelyeken furcsa fák koronái terjengenék, tengerbe szakadó hegyekről, amelyeken megtörik a fény és az árnyék, tájakról, amelyek mintha mágikus levegőbe volnának merítve: ezt a csodát odafestették Circe boszorkány köré vagy a Sziklák Szüze köré, vagy szívük hősnője köré, aki meztelenül remeg a «Viharban» vagy a Szent Leány köré, aki bátran megy a vértanúhalál felé, mint Szent Orsolya, a veneziai Accademiában. S a festőkkel együtt a költők is leírták Alcina Paradicsomát, Armida kertjét, Atlas várát. Isteni Ariosto, jöjj segítségemre! Nem! Ez, ami itt alattunk van, nagyobb, szebb, újabb: talán a természet utánozta itt a művészetet. Talán Isten, mikor megteremtette Rio öblét, meg akarta mutatni, hogy a művészet tőle származik. Talán ez a mostani óra kelti bennünk ezt a rajongást és tárja fel előttünk a csodák csodáját, méltó keretét a háromszínű szárnyak vakmerő útjának, amelyek immár elérkeztek a diadalmas apoteózisig.

Copacabana hegyfokától az egész csapattal zárt kötelékben nekivágok Ponta Ireiának, az öböl egyik végétől a másiknak. Alattunk elsuhan a kis Lme dombocská, Páo de Asucar gömbölyű csúcsa, a kis Lage-sziget, Villegagnon-sziget, amely száz évig a franciáké volt, Cobras-sziget, Pom-

beba-sziget, jelenleg erődítmény, Sapucaia-sziget Pinheiro-sziget, Bon Jesus-sziget, Fundacu-sziget: valamennyi elhagyott és kopár, csak itt-ott van rajtuk néhány zöldellő zuzmófolt.

A fantasztikus szigettenger számtalan öblöt alkot a parton, amelyen a város terpeszkedik, három-négy sor befásított út szegélye mögött, angolkertjeivel, kristálytiszta vizű szökőkút] aivai, sűrű lombú szikomorfáival, karcsú pálmák méltóságos füzereivel és soraival, amelyek egyenes és hosszú törzsük tetején úgy tárják szét csillogó, széles, zöld, szélben bólogató leveleiket, mint valami mosolygást.

Itt van Copacabana tengerpartja, sápadt arany homokjával, amelyen vad iramban, tajtékzó sörénnyel kergetik egymást az Óceán hullámai; párhuzamosan vele itt van Praia do Harpeador, Ipanema fényűző városnegyedével s a két part között a Rodrigo de Freitas lagúna, amely a bájos villákkal telehintett Dos Cabritos-hegy oldalának támaszkodik. Tovább Pão de Asucar, Urea, Morro Pasmado és Morro da Viuva között feltűnik a gyönyörű, elegáns, ragyogó Enseada de Botafogo, apró rév a nagy révben, kicsiny öböl a hatalmas öbölben, amelyen mindjárt le fogunk szállni a fehér bóják mellé; már észrevettük őket odalent a napfény csillogásában.

Távolabb feltűnik a Praia del Flamengo, amely szomszédos és összefügg a Botafogo öböllel; még távolabb látszik a kikötő, hídjaival, rakodópartjaival, dokkjaival, amelyek mint százujjú nyitott kezek merednek fel a tengeren.

A város az öböl szeszélyes és meglepő alakulása szerint terjed, hajlik, tágul, előrenyúlik, hátrább szorul.

A nagy, messzenyúló, mosolygó város néhol felkúszik a dombokra, néhol kinyúlik a tengerbe, néhol apró kis völgyekben beszorul két zöld párna közé, máshol meg szabadon terjeng a térben, a földön és a levegőben. Rio de Janeiro liheg, él, fejlődik, virágzik, ujjong ebben a bűbajos környezetben. Mögötte hirtelen vad hegylánc mered fel; némelyik hegy furcsa formájú, mint a Corcovado, a másik furcsa növényzettel borított, mint a Tijuca.

Előre, előre szárnyas olasz csapat! Jól megérdemelted

ezt a fantasztikus és gyönyörű látványt az óceánrepülés után. Jöjj csak híven a nyomomban! Felrajzoljuk Rio egére az ujjongás, az erő, a barátság mennyei koszorúját. Róma, az őszanya szárnyai a római nagyság új lapját írják a kék égen. A hegyektől az öbölíg, az egyik tengertükrőtől a másikig, az Avenida Rio Branco felhőkarcolói fölött, a hatalmas Maua, Republica, Monroe-terek fölött, a Laranjeira, a Cattete, a Sant'Amaro komor és néma palotái fölött könnyedén, kecsesen, gyönyörűséggel szárnyalunk. Szárnyainkon tündöklük a napfény és lángcsóvákat vet a kormány trikolórája.

Közben alattunk a város minden irányából óriási tömeg rohan a Botafogo mellvédje felé. Látunk rohanó gyalogosokat, autókat, amelyek elárasztják a tereket és utakat, feketéllő tömeget, amely az elegáns regatta-hídnál tolong, ahol a hatóságok gyülekeznek.

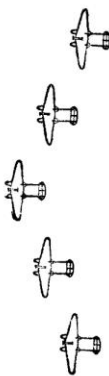
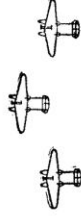
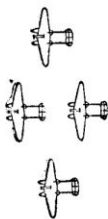
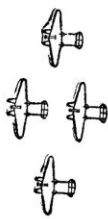
Magasságunkat lassan csökkentjük. A motorok üteme lassúdik, elhal. A tizenkét gép vezetésem alatt szinte siklik a levegőben, mint kiterjesztett szárnyú, mozdulatlan sárlányok. Simán leszállunk Guanabara öblének vizein, a Botafogo kék kagylójában, amely a gyönyörű és csodálatos dombok között mágikus smaragdszínben csillog.

Pár pillanatig siklunk még a vízen, aztán kikötünk a bójánál. Fölöttünk a három brazilai gép szorosban egymás mellett egyedül kóvályog a levegőben. Eppen ebben a pillanatban vonul be az öbölbe észak felől, párosával, hajóhadosztályunk nyolc cirkálója.

Valamennyien rögtön kiugrunk a szárnyakra, marmmai lobogómat felvonjuk gépem orrán a karcsú acélrúdra.

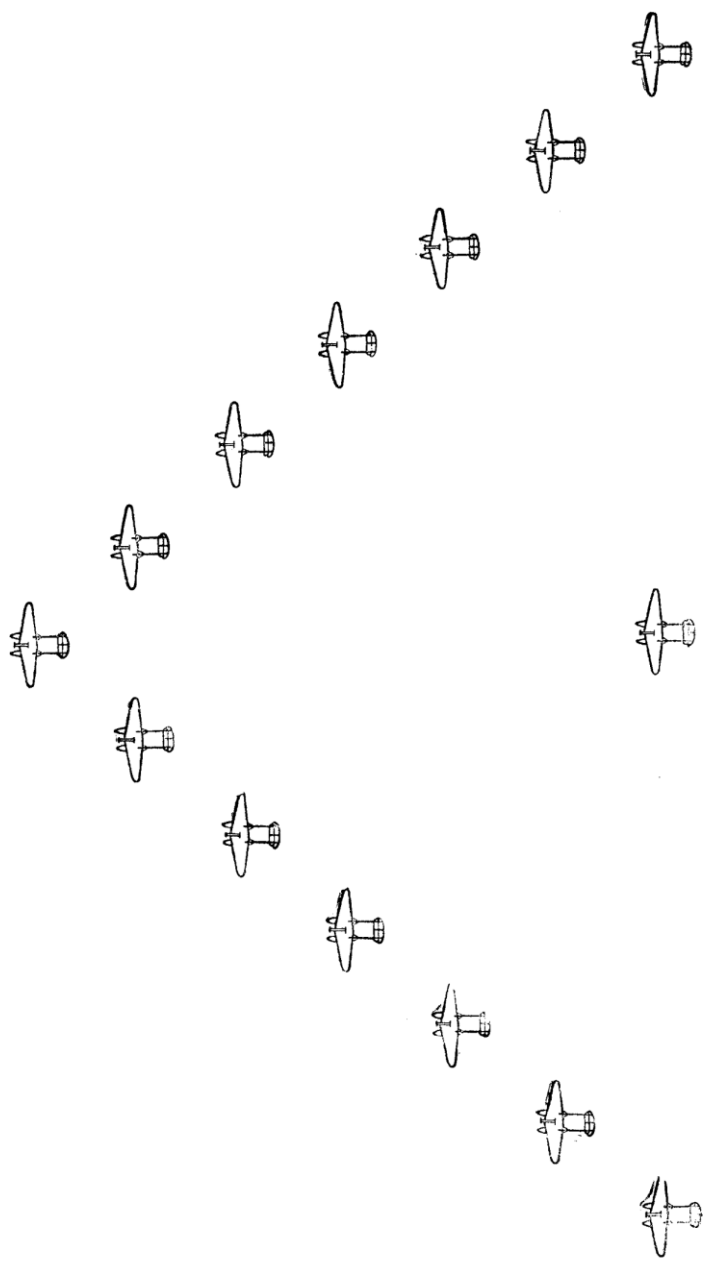
A személyzet merev vigyázzállásba vágja magát. A Botafogo roppant mellvédjénél feketéllő közönség éljenez. A nyolc hajón, amelyek már egészen mellettünk vannak, eldördülnek a tüzérség első díszlövészei; negyvennyolc darab tizenkétcentiméteres ágyú egyenkint tizenkilenc lövést ad: így köszöntik a trikolórt, azon a helyen, amely a három kontinens tengerén át megtett 10,400 kilométeres repülés célpontjának volt kijelölve.

Dörögnek a cirkálók ágyúi; dörögnek a brazilai hadi-



A irt kötélék alakja Orbotellótól Bolámáig és Natáitól
Rio de Janeiroig

A zárt kötélék alakja az Oceán
átrepülése alatt.



A zárt kötélek nagy ékalkaja a kikötőkbe érkezés alkalmával.

hajók ágyúí; dörögnek az erődítmények ágyúí a szigeteken és a partokon.

A levegő reszket és remeg, az égen rövid villanások cikáznak, tompa dördülések visszhangzanak. A környező hegyek elnyújtott bömböléssel visszhangozzák a dörgő üdvözlétet.

Érezzük a heroikus pillanat magasztosságát.

*

Aztán magával ragad a tömeg, amely szinte őrzöng. Gépemre felszáll Olaszország nagykövete, Vittorio Cerruti, és hosszan megölel; motorcsónakba szállok vele s kiérek a partra. Ezer meg ezer kéz ragadja meg a kezemet, roppant tömeg szorongat és elborít virágokkal. Besodornak egy hihetetlenül zsúfolt autóba; lassan és nagy ügyvel-bajjal magas és méltóságos épület elé visz, amelynek a neve is varázsos: Hotel Gloria.

Itt megint más hatóságok, más egyenruhák, fekete ingek. Fáradhatatlanul éljenzö tömeg. Ölelés, kézszorongatás és virág, virág, virág.

Nagy terembe vezetnek, ahol mikrofont állítottak fel, hogy azon át szóljak a világhoz. Szólnom kell Észak-Amerika polgáraihoz. Hát igen, elmondom nekik, hogy a délamerikai óceánrepülés bevégzödött és boldog leszek, ha befejezhetek egy másikat, az Északi Atlanti-óceán átrepülését, hogy személyesen vigyem el az Egyesült-Államok olaszainak a haza üdvözlétet.

*

Mit mondjak a személyzetnek, amely húségesen és feyelmezetten jött velem a légi úton Orbetellóból Rio de Janeiróba? Alig szálltak ki a gépekből, máris körém gyülekeznek s tiszték és altiszték jogos büszkeséggel néznek rám. Alig tudok uralkodni meghatottságomon. Csak annyit mondok nekik, hogy megtették kötelességüket, söt többet tettek a kötelességüknél. Megemlékezem a halottakról. Egyenkint megölelem és megcsókolom az élöket. Az Óceán leigazóinak napégette arcán néma könnyek pergenek.

*

A Duce szava pillanatok alatt átröppent a végtelen messzeségeken. Ott cseng másnap a négyes arcvonaltól, amelyet a szemle után a hidroplánok és a guanabarái öbölben horgonyzó olasz hajók egész személynéje alkot.

A négyes arcvonaltól közepében a nagykövetség, Bucci, Valle, Maddalena és Longo között felolvasom a Duce üzenetét:

BALBO TÁBORNOK

Rio de Janeiro.

Elképzelted, milyen aggodalommal és tudod, milyen szent bizonyossággal kísértem a nagyszerű repülést.

Az olasz Szárny a világ és a történelem előtt oly feladatra vállalkozott, amelyhez eddig még senkinek sem volt bátorsága.

A vezetésed alatt álló repülőcsapat majdnem teljes számban megérkezett az Óceán túlsó partjára. A napi-parancson kívül el akarom juttatni Hozzád külön is, bajtársi szívvel, lelkes ujjongásomat.

Az olasz Szárny és vele a fasiszta kormányzat meggyarapodott erőben és dicsőségben ennek a kilencedik évének kezdetén, hála egy maroknyi elszánt férfinak, az új Olaszország fiai, előkészületének, bátorságának és technikai tudásának.

MUSSOLINI.

BALBO TÁBORNOK

Rio de Janeiro.

Gyűjtsd össze a repülőcsapatot és olvasd fel nekik ezt a napi-parancsot:

Az óceáni repülőcsapat tisztjei, altisztjei, aviatikusai!

Mikor most megérkeztetek Rióba, repülőutatok utolsó állomására, nagyszerű vállalkozástok befejeződött. Ti megértitek, miért vártam, míg a célhoz értek, s miért küldöm nektek csak most dicséretemet és elismerésemet a repülésért, amelyet én kezdeményeztem s amelyet ti oly nagyszerűen végrehajtottatok.

Amíg nincs minden befejezve, semmi sincs befejezve.

Első gondolatom a Bolamában elesett öt bajtársnak szól.

Itália úgy tiszteli emléküket, mintha csatában estek volna el. Az ő áldozatuk a semmittevők olcsó szkepticizmusával szemben bebizonyította, hogy az óceánrepülés nem csekély halálos kockázattal jár. Boer kapitány, Barbicinti főhadnagy, Nensi, Imbastari, Fois altisztek neve örökre megmarad az olasz nép emlékezetében.

Az Olaszország—Brazíliai repülésnek nincs párja az aviatika történetében. Bebizonyította ez a repülés, hogy milyen az olasz aviatika a fasiszta uralom IX. évében, milyenek az emberei, milyenek a gépei. A repülés páratlan nagyszerűségét egyhangúan elismerték királyok, fejedelmek, miniszterelnökök, tömegek. Sikeretek a lelkesedés viharát korbácsolta fel a világ egyik végétől a másikig. Repülőcsapat most első ízben szelte át az Óceán határtalan messzeségeit. Oly esemény ez, amely örökké emlékezetes marad a történelemben, oly esemény amellyel elválaszthatatlanul összeforrt a ti nevetek!

A hatalmas és vendégszerető Brazília olyan ünnepeléssel fogadta a háromszínű szárnyakat, amelyet Olaszország nem fog elfelejteni soha. A két nép szíve megint együtt dobogott: és nem ez lesz az utolsó összedobbanásuk.

A fasiszta Olaszország, addig is, míg a forradalom X. évében újabb és még nagyszerűbb légi vállalkozást nem hajt végre, büszke rátok és csodálattal adózik nektek, akik átrepültétek az Atlanti-óceánt.

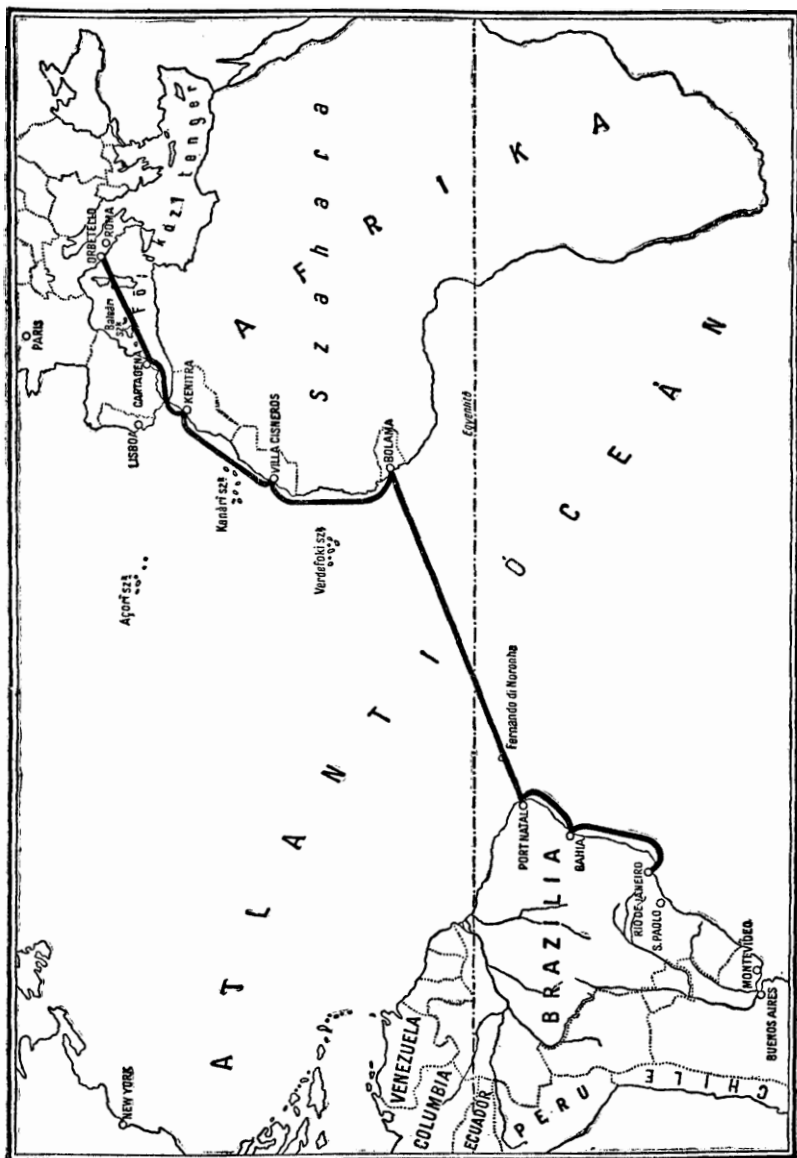
Ti az olasz Szárnyat a világ napirendjére tűztétek, ti dicsőséget szereztek a hazának.

Éljen a király!

Róma, IX. év január 15.

MUSSOLINI

VÉGE.



Az óceánrepülés útiránya.

TARTALOM.

	Oldal
1. fejezet. Ábrándozások az Óceánon.....	5
2. « A sasfiókok fészke.....	12
3. « Emberek és gépek.....	33
4. « A hősi vállalkozás előestéjén.....	55
5. « Az orbetellói éjszaka.....	65
6. « Az első útszakasz.....	76
7. « Cartagenától Kenitraig.....	85
8. « Szomorú partok.....	95
9. « Karácsony a trópuson.....	107
10. « Bolama.....	120
11. « «A messzi roppant tengerekre».....	170
12. « Natal.....	149
13. « Bahia.....	164
14. 4 Bio de Janeiro.....	174