

HELDERS ÖRNAGY

LÉGIHÁBORÚ
1938-BAN
PARIS SZÉTROMBOLÁSA

FORDÍTOTTA:

VITÉZ SZENTNÉMEDY FERENC

MÁSODIK KIADÁS

1934

MADÁCH KÖNYVKIADÓVÁLLALAT
BUDAPEST, VII. KÁROLYKÖRÚT 19

Nyomatott; Ladányi Jánosné könyvnyomdájában
Budapest, VII., Károly-körút 19.
Felelős vezető: Tobik I.

A FORDÍTÓ ELŐSZAVA

Korunk nemzedéke évszázados álmat valósított meg: meghódította a levegőt és az 1914-/18. évi világháborúban mérhetetlen emberi és anyagi áldozatok árán, szinte hihetetlen módon és iramban fejlesztette ki a repülést. A fejlődés azonban a habom befejezésével nem állt meg, hanem a bizonytalan bel- és külpolitikai viszonyok között a lázas fegyverkezés éppen ezt az új fegyvert szemelte ki a jövő háborút eldöntő vagy legalább is lényegesen befolyásoló fegyverként. Ezt mutatja a külföldi katonai szakirodalom is, mely újabban mindig nagyobb és nagyobb figyelmet szentel a levegőben és levegőből való hadviselésnek és minden további nélkül felismerhetővé teszi azt, hogy a katonai hatalmak mekkora jelentőséget tulajdonítanak a hadviselés emez új területének. E tekintetben különben beszédesen bizonyítanak a folytonosan emelkedő horribilis légügyi költségvetések is egyes hatalmaknál.

Kétségtelen, hogy 20 évvel a világháború kezdete után távolabb vagyunk a világbékétől, mint valaha. A több éven át ülésezett genfi le szerelési konferencia eddig éppen a nehéz fegyverek és légbombázás tilalma miatt mondott csődöt, az állig felfegyverzett győző hatalmak

nem akarnak leszerelni és biztonságot követelnek. De hol van a kis lefegyverzett Magyarország biztonsága? Nyílt határaink megvédéséhez még a 35.000 főnyi honvédségünk sem elegendő. De az igazi félelmetes veszély a levegőből fenyeget, mert Magyarország letiprására legfontosabb harceszközként szinte iskolapélda gyanánt — a légierők ígéreknek. Magyarország ellen ugyanis laksűrűsége folytán, közlekedési hálózatának, iparának Budapesten való tömörülése és általában a főváros kedvezőtlen katonaföldrajzi fekvése (határközelsége) miatt a légitámadások leghatásosabbnak látszanak. Védelem ellenük pedig alig van, mert a katonai repüléstől Csonkamagyarország meg van fosztva. Mindezekért érhető, ha a genfi leszerelési delegációnk békevágyunkat hangoztatva, ismételten követelte a katonai repülés teljes kiküszöbölését, mert ez a legveszedelmesebb támadóeszköz a védtelen Magyarország számára, országvédelmének megbénítására és védtelen lakosságának biztos megsemmisítésére.

Mindenki — tehát nemcsak a katona, hanem minden katonailag gondolkozó férfi számára,— akinek a »haza« és a »nép« nem üres frázis, a német szerző képet akar adni mindarról, amit a jövő háború elkerülhetetlenül magával hoz főleg azok számára, akik védtelenül és jogfosztva élnek Európa közepén állig lefegyverzett népektől körülveve.

A könyv úgy a német belföldön, mint főként a külföldön nagy feltűnést keltett. Szerzője, »Helders őrnagy« álnév alatt megkísérelte ebben a korszerű jövő légiháborút leírni és pe-

dig oly szaktudással, mein arról tanúskodik, hogy világos hadászati és harcászati elveket alkotott magának és tisztában van a korszerű repülőgépek teljesítményeivel.

Sok olvasó talán érdekes fantáziaszüleményként fogja ezt a könyvet olvasni. Mindazok azonban — sajnos nálunk még nagyon kevesen — akik ismerik a repülés minden részletkérdését és problémáit és közelről látták a rohamos fejlődést 1910 óta, tisztában vannak azzal, hogy a repülésnél úgyszólván nincsen fantasztikum, a technika idővel minden követelményt teljesít, de a repülés fejlődésénél a pilóták szelleme mindig megelőzte a tárgyilagos okosságot és tudományos következtetéseket.

Német megállapítás szerint ezidőszert a legnagyobb feladatok egyike, a korszerű légierők teljesítményhatárát lehetőleg világosan felismerni, mert a légvédelem célszerűen csak így szervezhető meg. Ehhez idő és anyag kell. Mindkettő azonban pénzt jelent, melyet az államhatalom és a hadsereg sok feladata mellett elegendő mérvben nem tud biztosítani és megvalósítani, mert ebbe a nép egész összességét kellene bevonni. Az eredményes védelem előfeltétele tehát, hogy az egész nemzet ismerje meg a légi háború veszélyeit, az aktív és főként a passzív elleneszközök jelentőségét és hatását, hogy adott esetben páni félelem és lelki összeomlás ne fenyegetse.

A haditudomány egyik legrégebb szabályai az, hogy az ellenséggel való harcra akként kell előkészülni, hogy már békében minden eszközzel teljesítményhatáraitól tá-

jékozódunk. Ehhez nemcsak az kell, hogy műszaki adatokat gyűjtsünk és azokat tanulmányozzuk. Ez hadimesterség! A hadvezér azonban ne csak hadmester, hanem hadművész legyen, aki — ahogyan Moltke egyik írásában megállapítja — nem elégszik meg rideg számokkal és adatokkal, hanem azt a tehetséget is megszerzi, hogy a jövő csatateret lelki szemével élve lássa. Éppen a mai műszaki korban, melyben a hadviselés elvont alapelvei a népben lassan elvesznek, nem lehet eléggé hangsúlyoztatni, hogy a műszaki elemek uralása mellett, a hadtudományi és hadtörténelmi szellem ápolása mennyire fontos a honvédelem szempontjából. Nem egyedül a repülőgépek — legyenek azok bármennyire tökéletesek — idézik elő a döntést; csak erős akaratú, élénk képzelőtehetséggel megáldott vezér kezében biztos a győzelem. Ez vonatkozik nemcsak a támadásra, hanem az elhárításra; vonatkozik nemcsak a légierőkre, hanem a légvédelemre is. Ha így értelmezzük a könyvet, akkor az nem csapongó fantázia, hanem hozzájárul ahhoz, hogy benünk a nélkülözhetetlen képzelőtehetséget a légiháború megértéséhez előidézze.

Akinek tehát a haza, melyet ezer esztendeje Magyarországnak hívnak, a legmagasztosabbat jelenti, aki nemzetét félti, oly megértéssel olvassa el ezt a könyvet, mint amelyet a hadviselés eme új formája a ködös, erjedő elméletek és szenvedélyes polémiák között, valóban megérdemel. Végeredményben pedig arra, hogy az olvasó józan ítélőképességgel saját véleményét is alkothasson magának a légiháború fontosabb kérdéseiben.

Mint volt háborús repülő feljogosítva érzem magam, hogy a magyar olvasóközönség érdeklődő köreinek mindezeket előrebocsátva, ajánljam a könyvet olvasásra.

Budapest, 1934. szeptember 1.

vitéz Szentnémedy Ferenc.

ELŐSZÓ A II. KIADÁSHOZ.

A könyv első kiadásának aránylag gyors elfogyása mutatja a magyar olvasóközönség élénk érdeklődését a. jövő háború lényeges kérdései iránt olyan irányban, ahogyan az! a külföldi szakvilág látja.

Az az érzésem, hogy ezeknek, a repülés lendületes fejlődésével kapcsolatos újszerű gondolatoknak a bemutatása hasznos munka volt, mert talán olyirányú ösztönzéseket és gondolatokat eredményez, amelyek hasznosak lehetnek a magyar nép egyetemes honvédelme számára.

A »békefenntartása vagy »örökbéke« szapanbuboréka — a valódi háborús veszély zord szelénél menten szétoszlik. A népek életkérdései pedig sokkal komolyabbak, semhogy adott esetben egy harmadik fél ítélete minden akarat ellenére elfogadtatnék. Ezzel számolni kell és ezért kell felkészülni a védelemre.

Budapest, 1935 január 1.

vitéz Szentnémedy Ferenc.

A gyep fölött rezgő forró levegő csillámlik. A fű már sárga. Julius van. A gyepszőnyeg sűrű és erős, mint az áldott angliai pázsitklíma valamely tennisz- vagy golfpályája. A nagyszerű angol pázsit ez, az angol királyság oly utánozhatatlan valamije, ami tradíción és éghajlaton nyugszik, miként Eton és Harrow. Messze az egyik sarokban a piros zászlócskák között egy birkanyáj semmilyen kaszálógép által sem helyettesíthető szolgálatát végzi.

Winton György, a királyi légiflotta 3. repülőhadának hadnagya, 22 évének elevenségével megy át a széles repülőtéren a hangárokhoz. Az 1937/38-as tél legújabb táncslágerét füttyüreszi és pálcájával magasra fűzött barna csizmájára csapkodja hozzá a taktust. Valahol a széles égen néhány repülőgép berreg, de a motorzugás már olyan megszokott muzsika számára, hogy fel sem emeli fejét.

A repülőgéphangárok közeinek látszanak, de a távolság becslése könnyen megtéveszt, minthogy szemünk semmilyen támpontot sem talál a széles pázsiton és a 20 méter magas hangárok egész nagyságukban csak akkor nőnek ki a földből, ha 100 méterre megközelítjük őket. A repülőtéren át vezető forró átlós ut sem ronthatta el Winton jókedvét. Mert ma este megkezdődik a szabadsága! Bármennyire szíven feküdt Wintonnak a repülés, a szabadság

mégis csak szebb valami. Apja, a parlament tagja, fent a skót hegyek között gyönyörű öreg vidéki kastéllyal bír és hozzá mindennel, amit szíve kíván: vadászat, lovak, golfpálya hullámos cserjés fennsíkon... Winton becsukta szemeit a vakító napfény miatt, egy fiatal, karcsú alak jelenik meg előtte, ahogyan félreveti fejét, hogy szőke haja lobogva hátrarepül. Ez a friss mozgás az, amit annyira szeret benne. Holnap, igen, holnap a teaóra körül érte fog menni, szüleihez a szomszéd Dunnock Hillbe. Versenyt fognak lovagolni árkon-bokron át a pompás lovakkal. Ann jól lovagol és nagy passzióval és az örült vágta közben Ann majd ismét átveti fejét feléje pajkos nevetéssel. A fű szaga, a lovaké és az ő parfümjé érzékrablóan keverednek. Így volt húsvétkor is, amikor öt napig fent volt Skóciában, így lesz most is ... talán több?... forró nyári megvalósulás? Nem mer tovább álmodozni.

A hangárok előtt állanak. Vas szolgálati némaságukban. Az összetolható kapuk zárva vannak. Egy ór fel-alá mozog előttük. A kis ajtón tábla: »A belépés tilos!« Semmilyen egyszerű, más fegyvernem tisztjei, még a királyi légiflotta többi hadainak tisztjei sem nyernek bebocsátást. Csak a hadparancsnok által személyesen aláírt és fényképpel ellátott igazolvány jogosít belépésre. Az őrszem jól ismeri Winton hadnagyot, mégis aprólékosan vizsgálja az igazolványt. Mert ami itt benn a hangárokból van, képezi az angol légierők legutóbbi, gondosan megőrzött titkát. Jól tudja mindenki, hogy ezek a nagy bombázórepülőgépek, messziről láthatták is repülés közben, ha ritkábban is, mint a többi ismert típusokat. A minden évi hendoni légi-

parádénál természetesen nem vezették elő őket. A londoni francia követség légiattaséja már jelentette ugyan Parisnak kiterjedésüket és motorszámukat, de e meseszerű hadigépek legbelsőbb mivoltát még az ő hírszerző szolgálata sem tudta felderíteni: fegyverzet, maximális repülősebesség, leszállósebesség, emelkedőképesség, hatástáv, lóerőtjeljesítmény. Ezek a sphinxek még sok rejtvényt adnak fel!

Winton belép az összetolható kapu keskeny bevágott kis ajtaján. A külső napfény által elvakított tekintete végigfut az alvó csodaszörnyek sötét árnyain. Az »ő« repülőgépe, amelyen első pilóta, — a G-46. — legmesszebbre áll jobbról. Ha mindannyian egyenlők is, első pillantásra megismeri. Maga sem tudja miért. Talán a bal felület sötétebb színe miatt, ami az időjárástól van, vagy a második bal motor melletti nagy olajfoltról. Ideje, hogy a festést megújítsák; egyszer már kifogásolta a műmesternél, ha csupán a szép külső miatt is történik. Elmenőben mellette, keze megcirógatja a szárnyvégek hűvös fémét, miként holnap Allan lovát fogja megcirógatni. úgy szereti gépét, mint egy élőlényt. Mi is a különbség? Motorjainak zúgása fülében fekszik. Hányszor hallgatott fenn a magasban szívverésükre? Minden kis zavarnál visszatartotta lélegzetét. És ismeri gépének minden kis szeszélyes tulajdonságát. Így pl. szívesen megcsinálja azt a mókát, hogy a kigurulásnál jobbra kitör éppen akkor, amikor már nincsen nyomás az oldalkormányon.

»Halló, hogy vagy öreg?! Néhány hétig nem látjuk majd egymást. Maradj jó és egészséges és nehogy másvalaki odavágjon.« Könnyen kopog botjával a fémborításra és mintegy válasz-

ként, reszkető csengés szalad át a gép egész pestén.

A repülőhad és századok szolgálati helyiségei a toldalékbarakkok első emeletén fekszenek, melyek oldalban zárkóznak a hangárokhoz. A földszinten vannak a műhelyek és raktárhelyiségek. Winton futólagos üdvözléssel halad át az irodán, melyben két Írógép zakatol. »Ellenszenves papírtömeg — rossz levegő« — gondolja magában és gyorsan rövid kopogással és a »szabad« bevarása nélkül belép a hadsegéd-tiszt, Hitkins kapitány szobájába. A szoba üres, de az íróasztalon felhalmozott befutó- és aláírási mappák, a fogason lógó sapka és nem kevésbé a Graven-pipa erős illata jelzik, hogy Hitkins még rövid idő előtt itt volt.

Winton leül az egyik nádszékbe és cigarettára gyújt. Két perc múlva jön Sharp őrmester, hóna alatt egy aláírási mappával. Ő a had első írnoke, a nélkülözhetetlen, akinek minden a fejében van. A századőrmeesterek réme és néha a századparancsnok uraké is. Tiszteleg Winton hadnagynak az öreg altisztek fiatal előjárókkal szemben gyakorolt jóakarátú — kissé hanyag korrektségével. — »Jó reggelt Sharp. Hol van Hitkins kapitány?« — »A parancsnoknál, Sir.« — »Mondja meg neki, hogy jelentsen be a parancsnoknál.« — »Parancsára.« Sharp a fekete mappával eltűnik a szembenlévő ajtó mögött.

Fél perc múlva visszatér: »Hitkins kapitány türelmet kér. Fontos megbeszélés a parancsnoknál. Még hosszabb ideig eltarthat.«

Winton megint egyedül van. A katona megtanul várni. Második cigaretta. Utánanézés a küküstnek, ahogyan az a nyitott ablakon át vé-

kony fonalakban kihúzódik. Az izzó napfény a facsoportok fölött csillámlik, melyek a hangárok mögött következnek. Nagy csend van, a nyári dél forró békéje. Csak időről-időre halatszik az alsó műhelyekből tompa kalapácslás. Azután ismét csend.

Ma este 20 óra 10 perckor indul Kings' Cross állomásról az éjjeli vonat. Holnap Skóciában. Távol a szolgálattól. Három évvel ezelőtt kedvtelésből lépett be a légierőkhöz, miután már 17 éves korában az oxfordi aeroklubban Moth-sportgépén első repülését végezte. De ha pontosan utánagondol: a friss, vidám repülés, ahogyan elképzelte, a mostani szolgálat legkevesebb idejét tette ki. Csak időről-időre — nehogy kijöjjön a gyakorlatból — volt szabad a hadhoz beosztott vadászgépeken repülnie. Akkor érezte magát igazán jól: megszabadulva a poros földtől, az emberkéek ragados mindennapi ténykedésétől, gépével a kék levegőben száguldani — egyedül, egyedül! Zuhanórepülés teljes gázzal, hogy a feszítőhuzalok, mint a vadállatok bögjének — a légnyomástól a feje fáj az embernek — most a magasba rántani — mint egy vadállal, szökik fel a gép — levegő után kapkod. A levegő magas iskolája: looping, rolling, dugóhúzó, melyben a gép mint egy papírlap leperreg — füttyülő slipben lecsúszás a szárnyon. Erősen és mégis könnyen vezeti keze a kormányt, ha a gép reszket és dobog is, mint egy telivér, rákényszeríti akarátát. Ha nyögve engedelmeskedik öklének, ha az utolsót kivette belőle, akkor oly hatalmi mámor fogja el, mintha egyedüli úr volna a világ fölött. Egyedül határtalan messzeségben. De lent párárs mélységben töprengve ül az ósóriás, a ne-

hézség szelleme, a legyőzött és mégsem egészen leigázott örök ellensége a szabad kedvnek. A moloch, aki mohón utánakap otromba mancsokkal és arra igyekszik, hogy lerántsa s ördögi romboló ösztönnel szétroncsolhassa. E fölött az ellenfél fölött győzedelmeskedni, őt esztelen cselekedetekkel a végtelenségig ingerelni, ez a legnagyobb élvezet, a legerősebb élet. Sokszor kiabált, füttyült, énekelt vadul a motor dübörgő lármájába, a süvítő szélrohamba, csak-hogy szívének levegőt csináljon...

De milyen ritkák lettek ezek a szerencsés órák. Az óriásgép kormánykereke is a kezei között fekszik, de ez már nem madárszerű repülés, ez már a levegőn át való soffirozás egy omnibusszal. Már nem volt egyedül, hanem a 9 főnyi személyzet egyik tagja, mint. elsőpilóta. Az egész egy része, egy emeltyű a mechanizmusban. És az utolsó két évben mindig komiszabb lett minden: navigációs kiképző tanfolyamok, rádiószolgálat, időjárásstan, géppuskalövészet. Azután megint kötelékgyakorlás, éjjeli repülések, bombacélzó gyakorlatok. Az új légi flottaparancsnok pokolian pontos, a repülőhadakat néha felriasztotta minden nappali és éjjeli időszak mellett, tekintet nélkül az éjjeli pihezésre és az áttáncolt bálókra. És jaj, ha nem vágott minden. Éppen májusban helyeztek át egy hadparancsnokot a légiflottától a csapatrepülőkhöz, mert hada egy kanyarodásnál összezavarodott.

Két és fél év előtt az eddigi légiflottaparancsnok, Sir S. Douglas távozott. Az 1914/18-as háborús évek ősz ágyúja, akkor repülőezredparancsnok Ypernnél, mellén három sorban a világháború összes szövetségeseinek színes rend-

szállásaival. A légimarsall marciális alakja, a merész sasorr és az a la Foch bajusz, jól ismert volt a közönség részéről az irodalomból és a moziból és szent leltárdarabját képezte az angol repülésnek. Élő emlékszobor nagy időkből. De végeredményben az idők túlságosan komolyak lettek ahhoz, semhogy jó reprezentálás elegendő lett volna a légierők élén. Csodálatos, amióta az öreg elment, a két rövid év alatt más szellem vonult be a légiflottához.

Hűvös árnyék vonult át a szobán; felhő tolakodott a nap elé. Ebben a pillanatban egy gondolat futott át Wintonon: Hátha nem kapja meg szabadságát, ha a magas politika felhői ismét egyszer összesűrűsödnek. Az utolsó hetekben sok minden történt. Most az egyszer Egyiptomban. Nem követte a dolgokat összefüggően, de annyit tudott, hogy megint egy antibrit hullám száguldott végig a Nílusföld fölött. Olvasott valamit angol katonák megrohanásáról, vizvezető csatornák elrombolásáról fanatikus nacionalisták által, felszakított vasúti sínekről. Ilyesmi minden pár évben periodikusan ismétlődött, mint valami természeti jelenség. új vezetők, vadabbak, mint az egykori öreg Zaghlul, kerítették hatalmukba a nacionalista Wafd-párt gyepelőit. Mindig élesebben követelték Egyiptom önállóságát, Sudan egyesítését Egyiptommal és az angol helyőrségek eltávolítását Egyiptom földjéről. Ebben a pontban az angol kormány már néhány év előtt tényleg engedett annyiban, hogy az angol csapatokat Egyiptom belsejéből kivonták és áttették őket a Suez-csatorna zónájába. De ezt az engedményt az egyik oldalon, a nacionalisták részéről, gyengeségként tekintették és további követelményekre izgatott.

Az egyiptomi parlamentet, melyben a nacionalisták 85%-kal voltak képviselve, újra fel kellett oszlatni és bizonytalan időre elnapolni. A mérsékelt és Anglia által fenntartott kormány árnyékéletet élt.

Egyiptom teljes függetlenségét természetesen nem engedélyezhette Anglia, mely az angol világbirodalom kulcsponja volt úgy az indiai és ausztráliai, mint az afrikai és délafrikai gyarmatok felé vezető összeköttetésnek. Anglia úrrá lesz most is ezeken a nehézségeken, ha egyedül Egyiptommal lesz dolga. De éppen ez a »ha« lett azóta nehéz kérdés. Az egyiptomi nacionalisták régebben Olaszországgal szimpatizáltak, most azonban az utóbbi időben Franciaországhoz kanyarodtak át. Ezáltal veszélyes komolyság vonult az egyiptomi problémába. Az 1922-iki angol jegyzék Egyiptom önállóságának elismeréséről világosan és érthetően megmondta, hogy Anglia »Egyiptom önállóságának kérdésessé tételét bármely más hatalom által nem engedi és minden beavatkozást az egyiptomi viszonyokba, mint barátságtalan cselekedetet és minden támadást egyiptomi terület ellen oly lépésnek tekint, mely minden rendelkezésre álló eszközzel visszautasítandó.«

Winton eme fejlődés egyes fázisairól nem adhatott volna pontos felvilágosítást, de mint fiatal angol már az iskolapadból megfelelő képet kapott az angol politika nagy összefüggéseiről. Tudta, hogy az egyiptomi szárazföldi hiduralása életkérdés a brit impérium számára.

Ahogy most felugrott, Hitkins íróasztaláról felkapta az újságokat az utolsó napokról és átfutotta őket, egy árnyalattal komolyabb lett

az arca. A feliratok, elfojtott fenyegetéseként hangzanak: »A konfliktus súlyosbodása« — »Intés Franciaországhoz« — »Az egyiptomi kormány megbukott, a nacionalisták ideiglenes kormányt alakítanak, kikiáltják a köztársaságot és Franciaország segítségét kérik.« Ekkor dugja be fejét Hitkins kapitány és mondja: »Morris parancsnok kéri.«

Winton sapka és keztyű után kap, vállszíját megigazítja és katonásan lép a parancsnok elé, akinek magas és széles alakja a terem közepén áll.

»Winton hadnagy, B-század, 3. had, alázasosan jelenti három heti szabadságának megkezdését.«

»Jó reggelt Winton. Most az egyszer nem lesz belőle semmi. Szabadságzárlat az egész légiflotta számára.« Morris parancsnok előre nyújtja kezét, részvétteljes mosoly a kemény szájon, mintha azt akarná mondani: »Szegény fiu, sajnállak. Most el van rontva a szabadságod.« Mert Winton minden katonai önuralom mellett sem tudta csalódását eltitkolni szemeiben. Néma feszes meghajlás és megint kint áll.

Ezután átmegy a tiszti kaszinóba, mely néhány száz méterre a fák között fekszik. Ki akarja adni mérgét a bajtársak között. A nap most már kellemetlenül tűz, a hőség a fák alatt nyomasztó és az egyenruha zubbonya is elviselhetetlenül meleg. Igen, ha egyszer tényleg komollyá válna a dolog! De »szabadságzárlat«-ot az utóbbi két év alatt ismételten elrendeltek a légiflottánál, akkor is, ha éppen nem fenyegettek viharfelhők a politika egén. A tapasztalat szerint 2—3 hét múlva rendszerint felfüggesztették őket. Ez talán megint az új parancsnok

kedves gondolata, hogy az összes hadak valamely gyakorlatát megindítsa. Ez jellemző volna rá. Hogy ezáltal a kis Winton hadnagy szabadságálma szétfoszlott, — egek Ura, július 20-án Ann szüleivel Norvégiába utazik!! — ez nem érdekli ezt a nagy szellemet.

Sapkáját, keztyűjét és botját a ruhatár asztalára dobja és belép a reggeliző szobába anélkül, hogy erőt venne magán ingerültségének elnyomására. A sarokban a 3-ik és 4-ik had 5—6 tisztjéből álló csoportja hangos társalgásban áll. Látszólag politikáról van szó. Winton megérkezéséről épp oly kevéssé vesznek tudomást, mint sötét bosszúságáról — oly bajtársi együttérzés hiánya, mely fájdalmasan érinti. Csak miután kis ideig szótlanul támaszkodott egy klubszékhez, kiáltja a hosszú Danson: »Halló Winton, milyen arcot vágasz?« — mire mindannyian feléje fordulnak és kiböki: »Átkozott história, szabadságomat elvitte az ördög.« Felfigyelnek. »Szabadságzárlat« — ez egy percig azoknak ad túlsúlyt, akik a vitában a háborút most biztosra veszik.

Ekkor azonban túlharsogja őket Danson hangja: »Gyerekek, ne beszéljetelek ostobaságokat. Amióta felmondtuk szövetségi testvériségünket a Csatornán túl levő szomszédnak, minden nyáron háborúról beszélnek. Ezt lassan már ismerjük. Mindkét oldalon felfuvalkodik a sajtó, mint egy úszómellény, azután következik a konferencia valamely kies gyógyhelyen a svájci hegyekben és az eset jövő nyárig el van intézve. Én igazán nem vagyok pacifista és nem kell hangsúlyoznom nektek, hogy szívesebben venném, ha nekieresztenének nagy teknőmmel a gonosz ellenségnek, mintsem állandóan gya-

korlátozzak az előjárók kritikus szeme előtt. De a nagy háborúk ideje egyszer elmúlt. Még 1914-ből tele van mindenkinek az orra és úgy hiszem, hogy a szükséglet 50 évre fedezve van. A háború akkor egy országnak sem hozott valamit — nekünk mindenesetre semmit. Hiba volt akkor, hogy a »splendid isolation«*-unkból kiléptünk csak azért, mert a német flotta idegeinkre ment az Északi tengeren. Most ezért becseréltük Franciaország katonai hegemoniáját Európában. És munkanélküliük annyi van, mint Németországnak. 1918-ban nem nyertünk semmit — ma is csak veszíthetünk.«

Osborne szorgalmasan bólint: »A franciák egészen kedves emberek, ha hiúságukban úgy is tesznek, mintha ők nyerték volna meg a világháborút. Miért hajigálnánk össze Párisi, ha 2 óra alatt oly szívesen átrepülünk víkendre? Fogadok, hogy nem érünk meg egy új háborút. Ezért gondoskodnak majd a nagyvíz két oldalán lévő pénzemberek is, akik egy takaró alatt dolgoznak és kormányozzák a világot. A rizikó tұлnagy (Osborne liwerpooli nagyiparos fia).

»Rizikó — világgazdaság — ezt mondták 1914 előtt is.«

Crawley, aki eddig könnyű ironikus mosollyal hallgatott, felállt. »Nem mi fogjuk eldönteni a dolgot. 1914-ben sem akarta senki a háborút, de — »de a császár« — szól közbe Osborne. Crawley könnyen legyint kezével: »Kedves Osborne, azt hiszem e népszerű legendán már túlvagyunk. Különben — sajnos, menem kell — ismét munkára. Vizontlátásra!« Danson nevet: »Aha a jövődöbeli vezérkari.«

* Előkelő elszigeteltség.

Crawley kapitány, a 46. számú óriásgép parancsnoka, amelyen Winton elsőpilóta, de 4 hónap óta kiségetként a légiflotta parancsnok törzsébe van vezényelve. Tulajdonképpen mindannyian szeretik, mert tudják, hogy nem törtető, ha sokat is dolgozik magának. De csendes, visszahúzódó természete, melynek minden hangos kaszinó tréfa ellenszenves volt, gyanússá tette felületes természetek számára, akik, mint Danson, a fiatalabbak közt hangadók voltak. És a csapattiszt mindig szívesen használja ki az alkalmat, hogy a »skribler«-nek egyet odanyomhasson.

Winton felállott és elkísérte Crawleyt a jőzan, vörös téglapületeig, ahol a légiflotta hírszerző osztálya volt elhelyezve.

Öt évvel fiatalabb Crawleynél ami tekintélyes különbség ebben a korban. Ezt azonban áthidalta szíves gyerekkori pajtáság, melyet ők ketten már Etonban kötöttek.

»Igazán oly komoly a helyzet, Mark?«
 »Kedves öcsém, szép szabadságodért igazán sajnállak, de hidd el nekem, hogy most az egyszer közelebb állunk hozzá, mint bármikor és amennyire azok ott bent hiszik. Csodának kellene történnie, ha ez háború nélkül elmúlna.«
 A törzépület lépcsője előtt egy Rolls-Royce limusine állt meg a légiflotta parancsnoki zászlójával. Három tiszt lép ki gyorsan a kijáratból; elől a légiflotta parancsnoka, Brackeley ezredes. Crawley és Winton feszesen állanak, kezükkel a sapkán. Egy pillanatig elmerül tekintetük a parancsnok sűrű szemében, akkor megindul a kocsis és eltűnik a legközelebbi kanyar mögött. Néhány másodperc jelensége. De amikor a két barát most egymásra néz, egy gondolatban ta-

lálkoznak: »Ez az ember el fogja végezni.« Winíon a parancsnokot, aki ritkán mutatkozott, eddig csak futólag láthatta, de ennek benyomása mindig sokáig érezte hatását. Mi volt különös Brackeley ezredesen? Szavakkal nehezen fejezhető ki: Középmagas, zömök alak. Tulajdonképen csúnya, de férfiasságában megkapó arc, igen csendes, mélyenülő szemek erős pofacsontok fölött, kesernyés, csaknem ajknélküli száj — de mindez nem a lényeg. Személyiségének varázsa teljes zárkózottságában volt. Minden mozdulatnak, minden szűk szónak belső kényszerből kellett jönni így és nem másképp lennie. A vezérkari tisztek számára, akik naponta együtt dolgoztak vele, ez a varázs szinte félelmetes volt. Hányszor gondolták, hogy a parancsnoknál való előadáshoz jól fel vannak készülve, súlyos érvekkel, melyek láncszerűen zárulnak és azt tapasztalhatták, hogy egy szó, néha csak egy pillantás a szürke szemekből minden érvelésüket megsemmisítette.

Miután Winton motorkerékpárját kitolta a garázból és a fekete, pormentes úton London felé száguldott, még sokáig gondolt Brackeleyre. Először értette meg a »vezér« szó valódi értelmét. »Brack« — így hívta őt a légiflotta — *vezér* volt. Ilyen lehetett Bonaparte vagy Cézár.

Az út dombnak föl, dombról le vezet. Világ, szép kertekben elrejtve, pompás öreg facsoportok, rétek, sportpályák, helyiérdekű vilamosvasutak. A nagyváros csápjai már kinyúlnak és elnyomják a szabad természetet. Csunya raktárterületek, félszerek, az első gyárak következnek. Tehergépkocsik pótkocsival döcögnek el mellette. A levegő nyári széna és nap illatát elvesztette, sűrűbb lett. Az első autóbuszvonalak. Át a zárt elővárosok útsatornáin, melyekben nagy fülleltség fekszik. Bayswaterben van Winton lakása; egyenruháját kicseréli esti polgári ruhával, beugrik a legközelebbi autóbuszba, mely a Citybe viszi.

Ámbár a nap ezen a hosszú júliusi napon még az égen áll, a világosság az utcapára miatt homályos. A házsorok, mint a sütőkemencék, ragadós forróságot sugároznak ki. Wintonnak be kell csuknia a szemeit, annyira káprázik előtte minden, utcák, autók, emberek. A forgalom az Oxford és a Regent Streeten lármás és idegesen nyugtalan. Újság-

rikkancsok ordítanak a megállóknál: »Az egyiptomi brit főbiztost meggyilkolták« — »A király visszatért Buckingham Palaceba!« — amikor kiszáll és végigmegy a Picadillyn, úgy tűnik neki, mintha akarat nélkül sodornák a tömeggel együtt egy sötét alagút bejárat felé, mely mindent magához szív és elnyel. Háború — béke: új ellentét hasít ja ketté a világot, az életet, *az ő életét*. Háború — annyit beszéltek és irtak már róla, de most hirtelen már nem szó, mint a többi szavak, hanem földalatti mélységek dübörgése. A tegnap és a ma között óriási ködfal emelkedett. Egyszerre minden bizonytalanná lett, amit már biztosan kezeiben vél tartani, aminek örült, — bizonytalan az élete is. Nem látható, de érezhető az apokaliptiszis lovasainak forró lehelete. A sokfejű tömeg lelapul. Az izzó lehelet alatt elhalványodva elszárad az egész élet sokszínűsége.

Winton klubjában az utolsó újságok után nyúl. Az ablakmélyedésben ülve, mely alatt az utcaforgalom elhalad, mohón futja át őket.

Alexandria, július 6. A »Panthére« francia cirkáló Pitault comodore parancsnoksága alatt ma reggel 3 gyalogszázadot és egy úteget rakott ki az egyiptomi szárazföldre. A francia különítményt berakták az egyiptomi vasútra és Kairóba szállították. A kairói pályaudvaron a felkelők örömujjongással és fanatikusan üdvözölték a franciákat. Az utcákon a trikolor leng.

Kairo, július 6-án délután. Sir Lawrenoet meggyilkolták. Amikor a brit főbiztos palotájából kilépve gépkocsijába akart szállni, a mellette elrobogó gépkocsiból több kézigránátot dobta. Sir Lawrencet a fejébe és nyakába behatolt szilánkok azonnal megölték. Segédtisztje súlyosan megsebesült. A tettesek, egyiptomi diákok, elmenekültek a tömegben, mely fenyegetően fog-

lalt állást. Az egyiptomi rendőrség teljesen passzívan viselkedett.

Port Said július 6-án délután. Az egyiptomi események alapján 2 zászlóalj páncélgépkocsikkal, 1 üteg és 1 tevelovassági osztály a brit suezi csatorna különítményéből sietve menetbe helyeztetett Kairo irányába.

Távirat: Paris július 6-án délután. A párisi brit nagykövet, Sir Rumbold, hosszabb megbeszélést folytatott az egyiptomi helyzetet illetően a francia külügyminiszterrel, Monsieur Dubois-val. Sir Rumbold kifejezésre juttatta a brit kormány megütközését azon, hogy francia csapatok egyiptomi területen partra szálltak és követelte, hogy mielőbb újra behajóztassanak. Megemlítette, hogy valamely idegen hatalom beavatkozását az egyiptomi belső viszonyokba Anglia, mint az 1922-iki önállósági elismerésnek megsértését és barátságtalan lépésként tekinti. Monsieur Dubois kijelentette, hogy a francia csapatok partraszállásának híre őt is meglepte és Pitault comodoret sürgősen felszólította cselekedetének megindokolására. Mielőtt ez be nem érkezik, legnagyobb sajnálatára nincsen abban a helyzetben, hogy a brit kormány kérdésére választ adjon.

Távirat: Paris, július 6-án délután. Pitault comodore partraszállásának hírére és Kairóba való bevonulása után nagy embertömeg gyülekezett a brit nagykövetség előtt, amely' Anglia ellen tüntetett. A következőket kiáltották: »Nincs második Fasoda!« A tömeg beverte az ablakokat és erős rendőrség csak később szorította vissza őket.

Az események gyorsan követik egymást. Win ton székében visszahajol, az eseményektől elkábítva becsukja szemeit. Hát így keletkezik egy háború? — Ekkor a klubszolga a távbeszélőhöz hívja: »A repülőhad minden, a városban tartózkodó tisztje rögtön jelentkezzék a repülőtéren.«

Július 7-ének forró napja várakozással telt el, míg a fővárosod között lázas táviratozás folyik és diplomáciai közvetítési akciók következnek, Európában lázas feszültség óráról órára nő.

Július 8-án reggel mindjárt a francia válszjegyzék beérkezés után, az angol miniszterelnök, Evans lord kabinetülést hívott össze a Downing-Streeten, melyen résztvesznek: a pénzügyminiszter, a külügy, belügy, a dominiomok és gyarmatok, a hadügyi hivatal, a légügy államtitkárai, az admirális első lordja, utóbbi hárman vezérkari főnökeikkel.

Sir Reginald Hughes, a külügyi államtitkár közli a francia jegyzék tartalmát: A francia csapatok partraszállása Pitault comodore parancsnoksága alatt az egyiptomi nemzeti kormány kimondott és sürgős kérésére történt, mely jelenleg nincsen abban a helyzetben, hogy az idegenek élet- és vagyonbiztonságát Kairóban és Alexandriában biztosítsa. A csapatokat természetesen visszavonják, amint a helyzet azt megengedi. A francia kormány szívesen áll készen arra, hogy tárgyalásokat kezdjen közös lépések megtételére. Másrészt a francia kormány megállapítja, hogy az 1922-iki deklaráció az angol kormány egyoldalú aktusa volt, mely sem a francia, sem az önálló egyiptomi kormányt nem köti. A rend és biztonság visszaállítása Egyiptomban, mely sem csak-francia, sem csak-angol, hanem nemzetközi ügy, leghamarabb elérhető, ha az egyiptomi nemzeti köztársasági kormány, mely mögött az egyiptomi nép egységesen áll, megerősítést és indokolt kérése a teljes önállóságot illetően elismerést nyer. Franciaország már elismerte az

új egyiptomi kormányt és reméli, hogy az angol kormány ebben hamarosan követi.

Lord Evans miniszterelnök a helyzetet akként foglalja össze, hogy Anglia ama komoly elhatározás előtt áll, hogy vagy ultimátumszerűen követeli a francia csapatok visszavonását, vagy a francia szempontok honorálásával a konfliktus békés megoldását keresi. Az első eset a háború veszélyét növelné, mert Franciaország mai katonai egyeduralma folytán valószínűleg nem fog engedni, miként annakidején Faso-dánál. A politikai és katonai helyzet megítéléséhez kéri az egyes miniszterek felfogását.

Sir Reginald Hughes: Anglia politikailag izolálva van. Mint egyedüli szövetséges, Olaszország jön tekintetbe, mellyel 1930-ban titkos katonai szerződést kötöttek. Olaszország azonban egy szárazföldi offenzívához az Alpokon át, gyenge. Németország a versaillesi szerződés folytán lefegyverezve, mint Franciaország komoly ellenfele kiesik. Tekintetbe kell még venni, hogy Belgium szoros véd- és dacsövetség által Franciaországhoz van kötve.

Lord Elgins hadügyminiszter: Miként ismeretes, tényleges hadseregünk lényegesen alatta áll a franciának. Feladata a territoriális hadsereg mozgósításáig a szigetországot ellenséges partraszállási kísérletek ellen megvédeni. Fennáll annak lehetősége, hogy tényleges francia csapatok békeállománnyal már az első háborús napokban — a németek belgiumi betöréséhez hasonlóan — partraszállási kísérleteket fognak tenni. Ezért kívánatos, hogy a 10-ik mozgósítási napig a brit flotta uralja a Csatornát, a légiflotta pedig az átkelési kísérleteket hiúsítsa meg.

Sir *Edward Lees*, az admirális első lordja: a földközitengeri flotta, a 2-ik sorhajóhad és a csatacirkálóhad, vagyis a legkorszerűbb és harcerősebb hajóegységek ezidőszerint gyakorlat céljából összpontosítva vannak a Földközi tenger nyugati részében. Tegnap délután óta parancsot kaptak, hogy Gibraltárban gyülekezzenek és harckész állapotba helyezkedjenek. A tengeri háború súlypontja egyelőre a Földközi tengeren fekszik, hogy az olasz flottával és a légiflottával együttesen a Földközi tengeren az uralmat kivívhassuk, s Franciaország és észak-afrikai gyarmatai közötti összeköttetést megszakítsuk. Ehhez az olasz flotta gyenge. Erőink esetleges visszavonásával a Csatornára Olaszország nyílt partjai védtelenek volnának. A hazai vizekben csak a 3-ik sorhajóhad tartózkodik, a könnyű tengeri erőkkkel, mellyel szemben a francia 2. hajóhad (Brest) fölényben van. A tartalékflotta mozgósításáig 10 nap szükséges. Ebből következik, hogy a La Manche csatornában egyelőre defenzívára kell szorítkoznunk.

Lord Evans sajnálja, hogy *Lord Elgins* és *Sir Edward* fejtegetései alapján az következtethető, hogy úgy a szárazföldön, mint a tengeren időlegesen nem kedvező a helyzet. Másrészt a diplomáciai engedményeket sem tartja lehetségesnek. Franciaország sértő magatartása úgy a csapatok partraszállása, mint a válaszjegyzék fölényes — arrogáns hangja miatt olyan, hogy vissza nem utasítása hihetetlen presztízavesztést jelentene mindenütt az angol tengerentúli érdekerületeken. Azzal is tisztában van, hogy a brit birodalom ilyen megvárakoztatást nem bírna ki, tehát a konfliktus háborús megoldása igen valószínű. Az angol

nemzet azonban, ha becsületéről és létéről volt szó, mindig fölényben mutatkozott. Franciaország tudatosan dolgozik hegemoniájának biztosítására a Földközi tengeren. Ezért kellett Angliába ütköznie. A döntő harcnak előbb-utóbb be kell következnie. Mégegyszer kérnie kell a katonai kilátások beható megítélését. A légiháborúról még nem esett szó, ámbar Anglia fegyverkezési kiadásainak mindig nagyobb és nagyobb részeit áldozta e fegyverre.

Sir John Barlow légügyi miniszter: Az angol légiflotta G-hadaival, ha számra nem is, de minőségben fölényben van a franciákkal szemben. Ez a fölény főként az óriásgéptípus gondolatán nyugszik, de két éven belül a franciák ezt az előnyt be tudják és be fogják hozni. Tartósan ugyanis e típus különlegessége nem tartható titokban. Kéri a légiflotta főparancsnokának, Brackeley ezredesnek meghallgatását a légiháború kilátásait illetően.

Brackeley ezredes: Az angol légiflotta rögtön ütképes. Feladata Franciaország háborús akaratának megtörése azáltal, hogy a támadást messze az ellenséges országba beviszi, felszerelési bázisát szétrombolja és lakosságát leterrorizálja. Erős meggyőződése, hogy ez sikerülni fog, mert az angol légiflotta homogén, erős harceszköz, mely csak erre az egyedüli célra, az önálló légiháború vezetésére létesített. A légiflotta a háborút néhány nap alatt el tudja és el fogja dönteni Anglia javára.

Lord Elgins óva int attól, hogy a győzelmet egy kártyára tegyék fel és emlékeztet a német tengeralattjáró háború kudarcára, mely szintén hivatva volt a döntést meghozni.

Brackeley ezredes: A német tengeralattjáró

háborút elégtelen anyagi előkészítéssel kezdték meg és hajtották végre anélkül, hogy e fegyverből a végső konzekvenciákat levonták volna. Ismeretes, hogy különben a tengeralattjáró háború Anglia számára halálos lett volna. Különben a tengeralattjáró háború a perifériákat érte, míg a légitámadások közvetlenül az ellenséges háborús vezetés központjára irányulnak. *Lord Evans*: Örülök, hogy bízhatunk légi fegyverünkben. Óriási felelősség ez Brackeley ezredes, amelyet ön hazájával szemben magára vállal. De én teljesen bízom Önben. Az ön fejtegetései komoly határozatainknak alapját képezik.

* * *

Julius 8-án délben az angol rádióállomások a következő Reuter-táviratot sugározták ki: »Ámbár a forradalmi egyiptomi kormány formai bocsánatkérésen kívül semmit sem tett Sir Lawrence gyilkosai ellen, mégis szaporodnak a bizonyítékok, melyek azt mutatják, hogy ez a bűnös cselekmény hosszasan volt előkészítve és okozati összefüggésben állt a francia partraszállással Egyiptomban. A gyilkosok Parisban diákoskodtak, intim összeköttetésben álltak a francia főkonzulátussal és a merénylethez felhasznált bombák is francia eredetűek voltak. Minthogy ezáltal sajnos, nincsen kétség mértékadó francia körök társbűnössége iránt, követelnünk kell, hogy a francia kormány végre világosan és érthetően távolodjék el a bűntettől és a felkelők támogatásától, amennyiben csapatait egyiptomi területről visszavonja. Az angol külügyi hivatal tehát jegyzéket nyújtott át a londoni francia nagykövetnek, M. Thibaultnak a következő tartalommal: Fran-

cia csapatok partraszállásával Egyiptomban és a brit főbiztos meggyilkolásával a jogszerű egyiptomi kormány elleni felkelési mozgalom új tápot kapott. Őfelsége kormánya a véres tett fölötti igazságos felháborodásában és a béke fenntartásának szent igyekezetében a francia kormány békeakaratahoz apellál. Minthogy mindkét fél érdekében gyors elintézés szükséges és a francia csapatok egyiptomi területen való tartózkodásának minden további perce a konfliktust elmérgesítené, felszólítja a francia kormányt ma este 20 óráig annak a határozott kijelentésére, hogy a francia csapatok visszavonását elrendelte és az egyiptomi terület kiürítése július 15-éig befejezést nyer. Ilyen előfeltételek mellett a brit kormány készségesen beleegyezik az egyiptomi konfliktus békés megoldásának akkénti elintézésébe, hogy az ügy a Népszövetség által e célra kinevezett bizottság kezébe tétessék le és ennek előntéséig minden további intézkedéstől tartózkodni fog. Ellenkező esetben az angol kormány a további egyiptomi fejleményeket illetően kénytelen minden felelősséget elhárítani és kényszerítve érzi magát az ott és másutt szükségesnek látszó intézkedések megtételére érdekeinek megvédése szempontjából.

Július 8-án 20 órakor este a War Officebau (az angol hadügyminisztérium) Lord Elgins hadügyminiszter elnöklete alatt összeült a védelmi tanács.

Brackeley ezredes naplókivonata:

»Elgins a brit hadvezetés összessége számára a következő feladatokat állítja fel:

1. A brit flotta offenzívája a Földközi ten-

geren összműködésben az olasszal, az afrikai francia csapatszallítások megghiúsítására, a francia földközitengeri flotta megsemmisítésére és az angol tengeri uralom állandósítására a Földközi tengeren.

2. A szárazföldi haderő és atlantikflotta defenzívája az angol partok és vizek védelmére, a territoriális hadsereg és tartalékflotta mozgósításának befejezéséig (a 10. mozgósítási napig).

Követeli a légiflotta beillesztését ebbe a defenzív keretbe (lásd 2. feladatot) a légiflotta készenlétbe helyezése által az Anglia ellen bekövetkező esetleges ellenséges bombatámadások elhárítására.

Én kijelentem, hogy a légifegyver sajátossága *támadólagos* eljárást követel Franciaország tellen. Paris ellen — mint a francia háborús akarat központja, a fegyverkezési ipar és a vasúthálózat központja ellen.

Elgins: Paris és a francia anyaország elleni bombatámadások későbbre halasztandók. Az első héten az angol nagyvárosok légvédelmét — főként Londonét — és az angol kikötővárosokét kéri francia bombatámadások ellen.

Lees az admirális első lordja támogatja *Elgin*st.

Én: Francia bombatámadások idejekoráni elhárítása műszakilag lehetetlen (Lille-London 250 km!). A légiflotta mindig elkésne. A francia légierők leküzdése csakis Franciaország elleni támadások által biztosítható.

Lord Elgins izgatott lesz és »cserbenhagyás«-ról beszél a légiflotta részéről. Legfeljebb

a francia tengeri kikötők (Calais, Cherbourg, stb.) bombázását engedélyezi.

Én: mégegyszer nyomatékosan kérem, mint *elsőt*, a légiflotta *Paris* elleni támadását. Saját légügyi miniszterem dezavuál, kinek drága légifegyverének fenntartása úgylátszik fontosabb, mint az erélyes bevetés.

Én: a *Paris* elleni ütés csak akkor lehet eredményes, ha meglepetésszerűen, megrohanás alakjában történik. Ezért részemről már holnap reggelre elrendeltetett.

Ez a kijelentés a legnagyobb felháborodást váltja ki Elginsből, Leesből és Barlowból. A *Paris* elleni támadás felelőtlen kaland, csak személyes becsvágyamat szolgálja. Mindenki leszavaz. Én ezt elutasítom és kérem felmentésemet, mint légiflotta főparancsnok. Elhagyom az ülést. Távbeszélőn tájékoztatom a miniszterelnököt az ülés lefolyásáról...

Brackeley ezredes bevetette magát gépko-csijába. Az ülés alatt nehezen tartotta vissza belső izgalmát, de most a vasembert átrázta az izmok görcsszerű reszketése. Ez örülség volt! Az értelmetlenség egy perc alatt egész életének művét elrontaná? Ha a légiflottát elővigyázatosan visszatartják a légikikötőben, akkor vége a támadószellemnek. Akkor már nem ér semmit. És Angliáról van szó! Legélesebb fegyverét rozsdá marja, az egyedüli, mely gyors győzelemre vezethet. Mily rettenetes elvakultság. Szegény repülőbajtársaim! És mi marad számára fenn? Mint egyszerű repülőgépvezető fog jelentkezni, egy óriásgépben együtt fog repülni a többivel és el fog merülni. Az átkozott izomreszketés — hál' Istennek, hogy egyedül utazik a kocsiban. Hát így kezdődik a háború számára? Keserű, keserű. Saját minisztere támadta hátba!

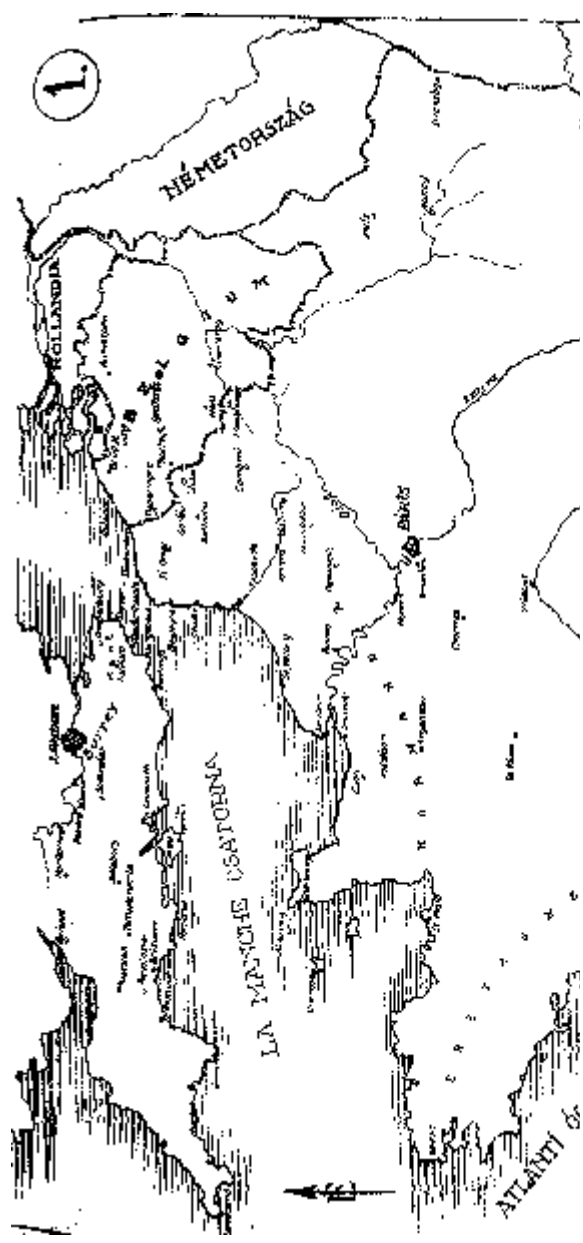
Amint a kocsi a törzsepület előtt megáll, visszanyerte tartását. Csak arca merevedett meg oly félelmetes komolyságba, hogy segéd tisztje Beaumont kapitány majdnem hátrahőkölt. Már jelentkezik az első vezérkari tiszt, Guest őrnagy előadásra. A Paris elleni támadás további részleteit kell rögzíteni. Brackeley ezredes bámulatos nyugalomával adja ki rendelkezéseit. Csak néha szorongatja torkát valami: hiszen te halott ember vagy — de ezt lenyeli.

A vezérkari tisztt elhagyta a szobát. Brackeley ezredes egyedül maradt magával és sötét gondolataival. Vájjon meg merik-e tenni, hogy elküldjék őt? A miniszterelnök kezében van a döntés. Ki vegye át a légiflotta parancsnokságát? Keserűen nevet. Oh, sokan akadtak, akik irigyei voltak, akiket átugrott 38 évével. A légügyi miniszter jóbarátja volt elődjének, Sir Douglasnek és ismét ki fogja őt ásni. »Szegény hajózó személyzetem, mely e vezetésre bízza magát!« De minden perc nyereséget jelent. Négy óra múlva a levegőben van és hat óra múlva hadai élén Paris fölött. Akkor utána rádiózzhatják Parisba elbocsátását. Már most vegye fel meleg dolgait, melyekre fent szüksége lesz? Inkább ne — babonás volt. A segédtiszt szóltanul eléje teszi az íróasztalra a legutóbbi időjelző térképet: kedvező. Egy vezérkari tisztt parancsokat hoz aláírásra; Brackeley gondosan átolvassa őket és minden sietség nélkül helyezi alájuk markáns, sarkos aláírását. Kinyitja az ablakot, a friss éjjeli levegő beáramlik. Derült, csillagos az ég.

Ekkor élesen csenget a távbeszélő. A lélegzete eláll, tudja: ez a döntés; de melyik? Nehezen emeli fel a hallgatót: »Brackeley ezredes? összekötöm a miniszterelnökkel« — megint hosszú félperces szünet — akkor egy hang: »Itt Evans« — »itt Brackeley« — »Jó estét tábornok. Ön nehéz órákat okozott nekem, öreg embernek. De én bízom Önben és csillagában. Gondolatban megszorítom a kezét. Isten Önnel, tábornok.«

Brackeley egészen kábult. Azután elkiáltja magát: Hurrá, — hogy legalább levegőhöz jusson. A segédtiszt rémülten jön be. Brackeley megfogja karjainál, megforgatja néhányszor a

1.

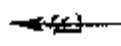


NÉMETORSZÁG

HOLLANDIA

LA MÉSÉKÉ USZTORINA

ATLANTI ÓCEÁN



szobában, aztán lélegzet nélkül belevágja magát egy székbe és teli tüdővel nevet. Beaumont nem tudja, hogy főparancsnoka vagy ő bolondult-e meg — mint segédtsztnak és alantosnak kétes esetben utóbbit kellett feltennie. Azután Brackeley néhány száraz szóval elmeséli az eseményeket. »És még valamit Beaumont: gondoskodjék rögtön tábornoki rangjelzésekről. Mint tábornok vezetem a brit légiflottát Paris ellen.«

Lassan, alig észrevehetően válik sápadtszürkévé a holdnélküli nyári éjszaka mély feketesége. Carter hadnagy a megkönnyebülés érzetével nézte a kezdődő derengést. A műszertábla órájára tekint, mely egyéb óralapok, fordulatszámoló, sebességmérő, magasságmérő között halványkéken villog. A megvilágítás éppen csak arra elegendő, hogy a skálák leolvashatók legyenek és oly gyenge, hogy a sötétséghez szokott szemet ne vakítsa. 4 óra 15 perc angol nyári időszámítás szerint. Egy óra múlva napfelkelte következik.

A vakrepülés a sötétségen át az idegeket állandó feszültségben tartotta. Carter átengedi a gép kormányzását egyedül Maxwell repülőgépvezetőnek, meghajolva átkúszik a hátsó géppuskaálláshoz, melyben Roberts altiszt a rádió fejhallgatóval a fülén hátrafelé figyel. Carter felállva nyújtózkodik, nekitámasztva magát vastag prémkeztyűivel a géppuska körgyűrűjének. A dupla kormány ülésében teljesen meggémberedtek tagjai. Visszatekint a keskeny törzsre, melynek végén a magassági- és oldal-kormány ül.

Fagyoskodó érzés éj és nap között. Színtelen élettelenségben fekszik 5000 m-es mélységben a La Manche-csatorna vízfelülete. A keleti égbolton már hosszabb idő óta világos esik mutatkozik, mely most halványkékévé változik.

De a világosságnak még nincsen annyi ereje, hogy a tenger és ég közötti szürke párasávot át-törje, mely mint egy gyűrű körülveszi a lát-határt.

Másodpercnyi időközökben még mindig megvillannak a portsmouthi és ventnori világító-torony erős fényei, de a hazai partok párába burkolódnak. Carter a vezetőülés mellett át-megy az elülső géppuskaálláshoz. Tulajdonké-pen itt van a helye mint a felderítőgép parancs-nokának, mert innen nyílik a legjobb figyelés előre és lefelé. Leül a lehajtható ülésre és a repülési légáramlat ellen tökéletesen védve el-lenőrzi a felfeszített térképet. Az égi világosság, mely a géppuskatorony környítésén behatol, még itt lenn nem elegendő, bekapcsolja a vil-lanyvilágítást. A kis területen minden a leg-pontosabb célszerűséggel van elrendezve. A törzsfenéken átnyúlik a 12-szeres látcső, karda-nikus felfüggesztésben és izolálva a törzs rez-gései ellen, mert különben az erős nagyítás mellett a megfigyelés lehetetlen volna. A látcső egyszersemind a sebesség és széleltérítés méré-sére szolgál. Ugyanezen az oldalon van be-építve a fényképező kamara is.

Az A—111 felderítőgép 140-es kurzussal ha-lad a Szajnatorkolat felé. Carter számítása sze-rint álláspontjuk most 4 óra 33 perckor 65 km-re Le Havretól északkeletre van. Közelebb nem mehet a francia partokhoz, nehogy idő előtt megláthassák és meghallhassák. Mert még nincs hadiállapot. Talán ez a repülés is, — mint sok más, melyeket régebben hajtott végre — gyakorlórepülés marad a Csatorna fölött. A mik-rofonon át, mely összeköti a repülőgépvezető-

vel, utasítást ad körözésre és 6000 m-re való emelkedésre.

A Roberts által kezelt rádióállomás vételre készen áll. Carter felteszi a második fejhallgatót és bekapcsolja magát. 4 óra 40 és 4 óra 42 perc között kellett a rádiójelentést kisugározni, melyet lázasan figyelnek. A sápadt reggeli szürkületben három magányos ember lebeg egy kis repülőgépben ég és föld között. Lassan, lassan mozog a mutató percről-percre. Igazán valami műszerrel mérhető valami az idő? Nem volt az idő maga a sors is? Egy pont gördülésben a múlt örökéből a jövő örökébe. Még nem történt semmi. Minden békés csendben van. De néhány perccel később?

Az első hívójelek zümmögnek. Hosszú — rövid — rövid — hosszú. 4 óra 40 perc pontosan. A kéz mechanikusan a rádiójelentőtömbre ír. Itt áll a rádiótávirat írásban, röviden és nevetségesen ártalmatlanul.

»Depressziók délnyugatról Anglia felé vonulóban. Viharzónák a Csatornában.«

Megvan a döntés: Háború. Ez az a jelszó, mely papiros felderítőfeladatának a cselekvés erejét megadja. Carter fellép a géppuskatoronyba, magasan felemelkedik a zúgó légáramlatban, délre mutat a repülőgép vezetőnek — Franciaország felé — ordítja mintegy öntudatlanul a motorlármba »háború, háború!« hogy csak megszabadítsa magát a lázas várakozás lidércnyomásától. Maxwell nem ért egy szót sem, de rögtön tudja miről van szó. Szemei a bőrvédő szemüvege mögött nevetve villámlanak.

Elöl fényes sáv fekszik: a francia tengerpart. A Szajnatorkolat világítótornyai a reg-



geli szürkületben elsötétültek. Le Havre balra marad. Dives és Trouville között haladnak át a fehér hullámfodrok által beszegett parton. A mélységben a luxushotelek és a gazdag párisiai villái békésen alszanak. Halott és üres a fürdőstrand.

Carter kívülről tudja feladatát: a térképen néhány aláhúzott helységnév: Argentan, Le Mans, Chartres, Versailles, Ronen — ez minden, ami támpontként szolgál számára. Ez a vidék különben a repülőhadijátékokból térképszerűen jól ismerős neki és sok értelmetlen sportrepülés a víg párisi hétvégéhez megélesítette látását.

Megfigyeli a vasútvonalat, mely mint egy fekete vonal halad át a zöld és sárga mezőkön. Caen felől fehér füstzászló közeledik Mézidon vasúti állomáshoz. Kiveszi a vasúti menetrend grafikonját, melyen a francia északi vasút rendszer békeforgalma van feltüntetve. Ez a Cherbourg—párisi éjjeli gyors. 10 percnyi késése van és meg kell előznie a Mézidon pályaudvaron várakozó hosszú tehervonatot. Még nincsen rendkívüli vasúti forgalom, mely csapatszállításokra engedne következtetni.

Napfelkelte: mini: vörös korong emelkedik a napcsíllag a láthatár ködéből és sugarai megvilágítják a magányos fémmadár szárnyait.

Argentan előtt van a térképen az első vörös pont: Repülőtér, melyen francia repülőiskola működik. A hadtörzsnél lévő titkos segédletben majdnem minden francia légikikötőről fényképek, térképkivágások, adatok minden létesítményről, üzemanyagtároló helyekről, öszszekötővágányokról pontosan megvoltak. Mindezeket a részleteket nem volt könnyű emlékezetbe rögzíteni. De a hadijátékoknál a vezető

előjárók folyton erről kérdezősködtek és gyenge emlékezőtehetség kellemetlen következményekkel járt.

Carter nem lát változást. A 8 hullámbádoghangár nem lett több. De a repülőtéren 10 repülőgép áll. Ilyen korán? Látcsövével felismeri, hogy a hangárkapuk nyitva állanak. Csak véletlenül csinálnak ily korán egy gyakorlatot, vagy már ideát is kihirdették a hadiállapotot? Vagy átjöttek ezek a gépek más repülőterekről? Mit rejlenek a hangárok még?

Fényképezéshez a reggeli világosság még gyenge. Merőlegesen is kellene átrepülni fölötük, pedig még nem hallhatták őt. Persze különleges fülelőeszközökre lett volna szükség, hogy a hangtompítóval legyengített motorzaj 6000 m-ből hallható legyen. Az emberi fül erre nem volt elegendő érzékeny és a fegyvertelen szem számára túlkicsiny volt a kis pont az égen.

A kicsi, könnyű felderítő háromülékes ereje éppen a sebességben és emelkedőképességben van. Csak szemnek, nem fegyvernek szánták. Hogy a súllyal takarékoskodjanak, a fegyverzet és lőszerkiszabot szűken volt megállapítva. A 3 géppuska — egy az elülső, kettő a hátulsó toronyban, melyből egy, a törzsfenéken át, lefelé tüzel — egyes vadászgépek elhárítására elegendő volt. Egész rajok ellen azonban már nem. Hogy felismerhetetlenek maradjanak, a felderítőgépek egyedül repültek, nem kötelékben. Miként a régebbi időkben a lovasjárőrök bátor és vakmerő lovaglással messze az ellenség oldalába és hátába nyomultak elő, úgy repültek ma a felderítő repülőgépek százkilométerekre az ellenséges országba. Csakis magukra utalva, a legnagyobb figyelőképességgel

a felderítő repülők a légiflotta elitjét képezték. E felelősségteljes szolgálatra a legtapasztaltabb és legkitartóbb embereket választották ki.

Amikor az A—111-es két órás repülés után nyugatról Chartrest megközelíti, az ottani három repülőtéren élénk mozgás észlelhető. Ez a 22. francia éjjeli bombázóezred állomáshelye. A szem már nem elegendő arra, hogy a téren álló repülőgépek számát és típusát megállapítsa. Carter a mikrofon által a repülőgépvezetőt akként irányítja, hogy a repülőtereket merőlegesen átrepüljék. Ekkor megnyomja a fényképezőkamara gombját és máris megindul a film. Egyszeri átrepülés nem elegendő, fordulóval visszafordulnak és ismét merőlegesen áll a lencse az egyik repülőtér fölött. Ekkor egy ütés reszketteti át a repülőgépet — elől csúnya füstgomolyból villanás látszik — a motorlármat túlhaladva csattan — most meglátták őket. A robbanási pontok pokolian jól fekszenek. A legnagyobb nyugalommal bemérték magukat ott lenni. De nem segít semmi — míg az utolsó repülőteret át nem repülték, egyenes irányban kell repülni. Ekkor megint egy füstcsomó 50 m-re a repülőgép alatt, a következő másodpercben egy csattanás felülről. A repülőgép megtántorodik, mintha eltalálták volna, pedig csak a légnyomás volt. Utálatosan keményen és fémesen hangzott a robbanás. Csak ne a motorokba! A füstfelhők szétoszlanak a légsavarszélben. Egy hosszú másodperc telik el. Hol fognak a következők feküdni? A film perreg. Megint egy csattanás a közelben. Végre ezt a repülőteret is átrepülték — Carter beordít a mikrofonba: »Szabad az irány — teljes gáz!« és kikapcsolja a filmet. A repülőgépvezető éles

fordulóval hirtelen jobbra rántja a gépet. A fényképezéshez lefojtott motorok bőszülten felbőgnek. új robbanási pontok — mindjárt nyolc egyszerre — de már messze oldalt fekszenek. Két légvédelmi üteg tüzel.

Ekkor Maxwell hangja hallatszik a mikrofonban: »Kérem jöjjenek — megsebesültem.« Carter a vezetőüléshez siet. Maxwell balkezeivel tartja a kormányt és sápadt arccal mutat az ernyedten lógó jobbkarra. A bőrkabát vállán csúnya szakadás van. Carter megfogja a kettős-kormányt — most megint közelebb csattan, új robbanópontok — visszatekint és csodálkozik a sok vattacsomón az égen, melynek jórészét nem is hallotta. Most azonban már csendesebb lesz, a robbanópontok elmaradnak. Kijutottak a légvédelmi ütegek hatáskörletéből.

Carter Robertset hívja, hogy a már majdnem eszméletlen Maxwellt kihúzzák a szűk vezetőülésből, le az összekötő folyosóra. Roberts zsebkésével felvágja a bőrkabát és zubbony ujját: egy szilánk felszakította a vállat. Csak el ne vérezzék! Két sebkötöző csomagot helyez rá és beágyazza Maxwellt, amennyire a szűk folyosó ezt megengedi.

Carter néhány percig egyedül vezet és figyel. A parancs szerint az út a Szajnavölgyön vezet át vissza Rouenra. Paris a páratömegben jobbra marad. A nap által élesen megvilágított reggeli köd fölött, mely a lankásokon fekszik, fekete árnyak suhannak.

Három francia escadrilles (escadrilles = repülőszázad) egyenkint 15 géppel ék alakban repülve, kb. 3000 m-rel mélyebben vonul el alattuk. Ezek Lioré-Olivier vadászgépek. Rögön felismeri őket a szögletes vízszintes vezér-

síkokról. Tehát a párisi 1. vadászrezdától, mely evvel a típussal van felszerelve.

Carter baljával tartja a kormányt és gyorsan leírja tömbjére a jelentést:

»A«-felderítő repülőhad.

Három ellenséges század Lioré-O. típus, összesen 45 géppel 6 óra 7 perc Versailles fölött, 820-as iránnyal. Tovább figyelek.

A-111.«

A cédulát átnyújtja a kémlelőlyukon Robertsnek, hogy tartalmát továbbítsa. Eddig az A—111. adókészüléke hallgatott, hogy a felderít őrepülőgépet el ne árulja az ellenséges lehallgatóállomásoknak. Ez a jelentés azonban oly fontos, hogy leggyorsabb úton kell eljutnia. És az A—111-et a chartresi légvédelem amúgy is felismerte már — hozzá igen alaposan — jó, hogy adókészülékének hatástávolsága 450 km-re terjed.

Roberts a mechanikus chiffrekulccsal gyorsan rejtjelezi a jelentést, mert nyílt szövegben szigorúan tilos a továbbítás. A betűszám rejtjelezve a nyílt szöveg alig egy negyedére csökken, ami az adást és vevést megkönnyíti és a zavarást is megnehezíti. Robertsnek 20 másodpercre van szüksége, hogy a Morse-jeleket lekopogtassa. Utána vételre kapcsol át és 15 másodperc múlva már jön az óhajtott öt betű, mely a felvételt elismeri.

A vezetőülés műszerfalán a vörös »vigyázz« jel villan fel. Roberts a hátsó géppuskatoronyban ismét elhelyezkedve jelenti a mikrofonba: »Öt francia együlékes, Lioré-Olivier típus, kb. 2 km-re tőlünk hátra, most 5000 m-ben felfelé húznak.«

Kellemetlen! A nehezen megsebesült Maxwell a gépen — az elülső géppuska betöltetlen — tehát csak fél harcerővel rendelkezik. Most azon múlik minden, melyik gyorsabb. Az eddig kimélt két motornak most mindenét kell kiadnia. Carter a két gázemelyt bevágja a biztosítószelegig: az egyforma zümmögés, melyhez két órája már hozzászoktak, dübörgő zúgásba megy át. A turbókompresszorok működnek, hogy a gázelegynek megfelelő oxigénmenynységet szolgáltatassanak. Különben fent a ritka levegőben a motorteljesítmény hamar gyengülne. A sebességmérő 280 km-ről 340 km-re ugrik. Az üldözők ugyan nem maradnak el, de észrevehetően közelebb sem jönnek. Még mindig 500—700 m-rel mélyebben vannak. Most úglátszik felismerték az angol gép megnagyobbított sebességét. Megkísérik, hogy az angol repülőgép alá jussanak. Most hirtelen meredeken felágaskodik a legelső francia, két vékony kénsárga tűzsugár villan fel a motorfedő alól és ugyanabban a pillanatban átsurrannak a nyomjelző lőszer fehér sugarai a levegőn. Carter csak egy másodpercig nyom egyet az oldalkormányon, hogy az ellenségnek az irányzást megnehezítse. Minden erősebb fordulózás csökkentené sebességét és kivezetné az útirányból. A rossz kormányozdulat által elveszett minden másodperc pedig az üldöző falkát 100 m-re hozza közelebb.

míg az első vadászgép rövid tűzcsapás után loopingban lefordul, már a második szökken fel és mindkét géppuskájával tüzel. Még mindig 400 m-rel mélyebbre marad, úgyhogy a találati valószínűség a célzólátcső ellenére sem lehet túlnagy. A franciák manővere, mely foly-

ton ismétlődik, azt célozza, hogy mindenekelőtt a felderítőgépet harcra késztessek. Akkor könnyű zsákmány lenne.

Éppen megint felnyomul az egyik francia. Roberts nyugodtan közel engedi, azután megnyomja az ikergéppuskák gombját. A nyomjelző fonalak sűrű kévében fekszenek a meglett vadászgép körül, mely — eltalálva vagy nem — a szárnyon lecsúszik és ezáltal néhány száz méter magasságot veszít.

Magasabbra és magasabbra emelkedik a három francia escadrilles, most már 5000 m-ben lehetnek. Most hirtelen északra fordulnak. Mit jelent ez? Ekkor Garter elől, Rouen irányában fekete vonalakat lát az égen. Gyorsan megnagyobbodnak... Mielőtt észretér, felismeri őket: ez a brit légiflotta! Hová? Nem kétséges — Paris ellen! 500 km-es sebességgel vonulnak el egymás mellett: »Hurrá!« Carter átint a nagy teknőkhöz, melyek példás rendben elvonulnak a modern Cromwell »vasoldalai«.

Üldözői eltűntek. Feladatát teljesítette. Irány: Fécamp. Ott 50 km-re a tengerparttól az 1181-es négyzethálózatban 6 óra 30 és 6 óra 45 perc óta köröz századának A—114-es jelzésű váltórepülőgépe. Carter sietve odaveti vezérszavakban megfigyeléseit jelentőtömbjére, hogy bajtársát az A—114-esen tájékoztassa. Különösen a roueni ellenséges vadászs századokról. Leszakítja a lapot és átnyújtja Robertsnek. Már átrepülik a partsávot és a tenger felett vannak. Hol is van az A—114-es? Nem könnyű egy kis repülőgépet a levegőben megtalálni és a négyzethálózat határai sajnos, csak a térképen vannak feltüntetve és nem a vízfelületen. De segít a rádió és az A—114-essel csakhamar

megvan az összeköttetés. Roberts egy kis pontra mulat, mely gyorsan megnagyobbodik. Carter valamivel mélyebbre megy és lefojtja a motorokat. Már is elrohan a másik gép mellette. Hirtelen fordul: az A—114-es! Parancsnoka, Nicholson hadnagy int az első toronyból.

Roberts letette a jelentést egy piros-fehér zászlós homokzsákba és acélhuzalon leengedi azt. A jelentések átvétele gépről-gépre sok gyakorlat eredménye. A repülőgépek azonos irány-nyal és sebességgel repülnek, a 20 méterrel mélyebben repülő átveszi a zsákot, melyet a magasabban repülő gép huzalon vontat. Ilyen művészkedést a békeidők látványos repülőnapjain a nézők tömege szívesen megtapsolt és a légiakrobatika komoly háttérét nem is sejtette senki.

Rövid integetés gépről-gépre és azután 300 km-es sebességgel ellenkező irányban szétfutnak és hamar elvesztik egymást szemelől.

Az A—111-es Brightonra vesz irányt. Erősen lefojtott motorokkal 4000 m-ről 1000 m-re siklik. Carter Robertsra bízta a kormányt, mert most már törődhetik valamit a megsebesült bajtárssal. Leveszi Maxwellről a lélegzőkészüléket, kevés konyakot ad neki, jól elhelyezi, amennyire lehet a folyosón: »Mindjárt itt vagyunk fiam. Akkor minden rendben van. Pokoli fájdalmak, úgy-e? De pompásan teljesítettük dolgunkat.« Maxwell sápadt arcából mosolyogva fénylenek a szemek.

A leszálláskor Carter maga ül a kormányhoz. Ennek ma »vajleszállás«-nak kell lennie, mintha a repülőgép tojásokkal van megrakva. A szegény Maxwell ne érezze, ha földet érint a gép.

Július 9-én 5 órakor (angol időszámítás) az angol légiflotta zöme 135-ös kurzussal futott a francia tengerpart felé. A 10 repülőhad Portsmouth és Wight sziget között gyülekezett és két — 12 km-es térköz által elválasztott oszlopban megkezdte az előnyomulást. Minden repülőhad a vezetőgéppel együtt, 19 egységből állott. 190 bombázógépet képező tömeg vonult az égen át. Talán kevésnek látszik ez a szám azoknak, akik feltételezték, hogy a jövő háborúban az ég elsötétül majd a repülőgépektől, mint-hogy már 1918-ban egész repülőrajok mozogtak a harc vonalak fölött. Ámbár a repülőfegyver hatalmas műszaki fejlődésen esett át, — ez nem a kvantitásban, hanem inkább a kvalitásban nyilvánult meg — céltudatosan persze csak az angol légiflottában.

Winton hadnagy a 46-os számú G repülőgép (»G«. az angol »Giant« = óriás szó első betűje) első kormányánál ül és pillantása végigfut a példás menetrendben előnyomuló hadakon. A tértávközök, szintkülönbség és repülőmagasság betartása a köteléken belül mindenkinek már annyira a vérébe ment át, hogy az ember egészen elfelejtette, milyen örült sebességekkel mozognak a repülőgépek szabadon a háromdimenziós űrben. Öreg, világháborús tapasztalattal rendelkező repülők egyszerűen lehetetlennek tartották ilyen repülőgéptömegek

vezetését a levegőben. De az angol légiflotta tulajdonképpen nem is volt »tömeg«, hanem tagozott kötelékekből állott és egy vezérakarattal vezetett. Az 1918-as háborúban a vadász- és bombázó egységek parancsnokai akként vezettek, hogy előre repültek és mindenki követte példájukat — miként a középkorban a lovag elsőnek ugratott az ellenséges tömegbe és emberei sisaktollát követték. 1938-ban a hadakat már rádiójelekkel vezetik.

És miként a had, úgy a G-repülőgép is egy egész organizmus volt kicsiben. A 9 főnyi legénység minden egyes tagjának megvolt a feladata és a részfunkciókat a parancsnok akarata fogta össze egységes cselekménnyé. A munkaelosztás törvénye érvényesül a korszerű hadigépben is (hadihajó, tank, repülőgép) miként a modern ipartelepben vagy a nagybankban. Mert csakis specializálás által érhető el a műszaki tökéletesség. Ez a fejlődés vezetett egykor Nelson kis hadihajóitól a dreadnoughtlioz. Az 1918-as repülőgépekből kitenyésztették a légidreadnoughtot, mely két év óta az angol légiflotta nehéz egység típusát képezte. A szerkesztési rajzok akár idegen kezekbe is kerülhettek árulás révén, megépíthették a franciák ezt a típust az utolsó szögig — egyet nem tudtak volna utánacsínálni: azt a szellemet és akaratot, mely a halott eszközt éles fegyverré alakította. Most ők mindannyian érzik ezt, akik motorzúgás közben a levegőn át vonulnak: ez a vasrend, ez a forma vasakaratot képvisel és a merev formákból akaraterő sugárzik át az embereken.

A G—46. 9 főnyi személyzetéből jelenleg 1 áll harcálláspontján. Crawley kapitány, pa-

rancsnok ellenőrzi a szolgálatot. Smith rádió-távírász vételre készen ül cellájában, Winton vezet. Wade szerelő ellenőrzi a műszerek távmutatóit és motorközpontot. A többiek az indulás óla függőágyaikban pihennek, melyek a folyosón vannak felerősítve. Az első ellenség fölötti repülés belső izgalma nem hagyja ugyan őket aludni, de parancs volt, hogy csak az időlegesen szükséges személyzet tegyen szolgálatot. Az erőket — különösen a ritka magassági levegőben való munkánál — kímélni kell. És most a zárt hadban való menetnél egyelőre teljes harckészültség még nem is volt szükséges.

Csak amikor kb. 5 óra 42 perckor Fe-camp és St. Valéry közötti francia tengerpart a repülőgép alatt átvonult, adja ki Crawley a parancsot: »Teljes harckészültség!« Meglátogatja Wintont a pilótahelyen és fülébe ordítja megszokott száraz élceinek egyikét. Azután lemutat a mélységbe: Winton számos vattacsomót lát maga alatt. Egy magányos légvédelmi üteg a tengerparton utánuk ugatott, de lövedékei nem értek fel idáig. Jobbra a Szajna-torkolatot széles ködfátyol jelzi, melyet a felemelkedő nap sugara lassan felgőzöl. Fent teljesen derült az égbolt, csak keleten áll néhány tollfelhőcske.

Brackeley tábornok szűkebb törzsével a G—300 jelzésű vezérgépen tartózkodik. Az 1914—18-as háborúban a repülő tábornokok köteleiket hadiszállásuk Íróasztala mellől vetették be — 1938-ban a légiflotta főparancsnok személyesen vezet a levegőben. Ez csak a drótnélküli híradás és a gépről-gépre való parancsátvitel által vált lehetségessé. A G—300-as rádiókabinjában befutnak a felderítő repülőgépek

jelentései és Christie kapitány, nyilvántartó liszt rögtön bevezeti azokat a térképbe. A határozott felderítő feladatokkal Franciaország fölé kiküldött egyes felderítő repülőgépek mellett, a légiflotta előnyomulását a felderítő repülőgépek egész fátyla biztosítja közvetlenül, melyek a nehéz G-gépek zömét messze megelőzik és ellenséges erők feltűnését idejekorán jelentik. Kb. hasonlóan — ahogy a tengeri háborúban a sorhajókat kis cirkálók és rombolók védik.

Brackeley számára büszke érzés, amikor nio'ol a légiflotta élén francia terület felett repül. Most kell eldőlnie annak, hogy »teóriája« kiáll ja-e a tűzpróbát. Már mint fiatal kapitány felismerte annak szükségességét, hogy erős légiflottát kell teremteni, mely függetlenül a földi erők hadműveleteitől, a nagy légiháborút vezeti az ellenséges anyaország és ellenséges légerők ellen. míg mások csak játszottak ezzel a gondolatmenettel, ő volt az egyedüli, aki ebből a legvégsőbb konzekvenciákat levonta és személyiségének teljes súlyával fedezte őket. Kezdetben, amikor még nem rendelkezett számottevő befolyással, mosolyogtak vesszőparipáján és csökönyösségén. Amikor azután, mint vezérkari tiszt az ipari megrendelések osztályában volt beosztva és ott dolgozott, teljes csendben követte célját: a bombázásra és légiharcra alkalmas óriásgép megteremtését. Először mindenféle akadályt raktak útjába, legtöbbet persze saját szeretett repülőbajtársai. Konzervatív honfitársai tradicionális típusbeosztáshoz voltak szokva: vadászgépek, nappali bombázók, éjjeli bombázók, felderítőgépek. Nem tanította-e a nagy háború, hogy a légiuralmat a vadászrepülők döntik el a csatamező fölött? Nem

mind vadászrepülők voltak-e a nagy repülőhősök: Bishop, Ball, Guynemer, Fonck, Richtofen, Boelcke? A hadijelentések akkoriban tele voltak légigyőzelmeik számával. Míg a Somme mellett, Flandriában az anyagcsaták tomboltak, a régi friss-vidám háború a légivadászatban újra fellángolt. Ott fenn a harc *öncél* volt. A sport fairness íratlan törvényei alapján folyt. Az ellenféllel szemben gyakorolt lovagiasság a régen letűnt lovagi tornák idejére és a bajvívásokra emlékeztetett. A világháborúban a felszakított földön szegény emberi testek kapaszkodtak a tölcsérekben és árkokban minden pillanatban készen arra, hogy szétmarcangolják őket, segítség nélkül, tehetetlenül a halálgépezet vad tombolásával szemben. A pergőtűzek vasesőjében, a mérgesgázok füstfelhőjében a személyes bátorság dicsősége régen megfulladt, de egyidejűleg fenn a levegőben mégegyszer győzedelmeskedett.

Brackeley másként gondolkozott. Szerinte elmúlt az az idő, amikor a levegő a vadászrepülőké volt. Talán sajnálatos, hogy a háborús romantika utolsó maradéka elvész, de a levegőben is a gépé a jövő. A hatalmas repülőtechnikai fejlődés 1918 óta a légiharcászatnak új utakat nyitott. Az ő teóriája a következő volt:

1. A légifegyver főfeladata, az ellenség háborús akaratát megtörni a nép és ország elleni bombatámadások által.

2. Sok bomba messzire és biztosan a célhoz való szállítására nagy hatássugarú és nagyhordképességű repülőgépekre van szükség, melyek minden navigációs műszerrel felszerelve,

rossz időjárási területeken és felhőkön át is biztosan átvezethetők legyenek.

3. Ezeknek a bombahordozóknak saját harc-erővel kell és tudnak is védekezni ellenséges repülőgépek ellen. Géppuskáik és gépágyúik hatása minden irányban oly nagy és messzehordó, hogy vadászgépek nagy sebességük és fordulékonyságuk ellenére, egyáltalában nem jutnak lövéshez.

4. Csak az összteljesítmény szétosztásával specialistákra, érhető el a műszaki csúcsteljesítmény. Ezért csak az óriásrepülőgépben, mely többtagú személyezettel van ellátva, érhető el a munkaelosztás és specializálódás.

5. Csak ilyen óriásgépek vezethetők légi-harcászatiilag zárt kötelékben. A vadászgépnél, ahol egy ember teljesítsen egyidejűleg mindent: vezetés, tájékozódás, összeköttetéstartás, tüzelés, rádiózás — ez lehetetlen.

6. A bombatámadások nappal történjenek, mert csak nappal lehet pontosan lőni és a célt eltalálni, azután csak nappal lehet kötelékben repülni.

Ha az 1914—18-as háborúban a bombatámadások súlypontja az éjjelre helyeződött át, ám-
bár az előnyomulás a célig és a visszatérés sötétségben sokkal nehezebb, úgy ez két okra volt visszavezethető. Először az akkori nehezen megterhelt bombahordozók nem jutottak még elég magasra, hogy kivonhatták volna magukat az eredményes légvédelmi tűz alól — másodszer félték világosság mellett a vadászrepülőgépek támadásától. És ha kivételesen nappali bombázó raidek következtek, úgy a bombázók biztosítására vadászsquadákat osztottak be. Brackeley most már azt állította, hogy a

zárt, jól felfegyverzett bombahadoknak nincs mit félniök a vadászgépektől, sőt ellenkezően ezekkel harcerőben fölényben vannak.

Brackeley volt olyan okos, hogy nem lépett elő rögtön forradalmi terveivel. Ez túlságosan megrázta volna előljároinak idegeit és valószínűleg áthelyezésére vezetett volna az ausztráliai repülőcsapathoz. Építéspolitikája egyelőre csak arra korlátozódott, olyan bombázógépet kitenyészteni, melynek hatástávolsága messze az ellenséges országba való repülésre elegendő és melynek csúcsmagassága a légvédelmi ágyúk tüze ellen messzemenően véd. E bombázógép konstruktív és gyártási megvalósításának nehézségei óriásiak voltak. Sokáig tartott, míg Brackeley a még csak 26 éves Wells mérnökben azt a zseniális konstruktört megtalálta, aki teljesen beállította magát gondolatmenetébe.

Minden repülőgép műszaki kompromisszum. Valamely repülési tulajdonság különös hangsúlyozása, pl. a sebessége, a többiek rovására történik, a hasznosság és a hatástávolság rovására. Minél nagyobb a felületi terhelés,

és minél kisebb a teljesítményterhelés, -

$$\frac{\text{repülési súly kg}}{\text{hordfelület m}^2} = \frac{\text{repülési súly kg}}{\text{lépő}}$$

annál nagyobb lesz a sebesség. Minél kisebb

azonban a felületi terhelés, annál jobb az emelkedőképesség! Tudatosan sokról kellett lemondani, hogy a lényegre eljérjék. A teljesítményterhelés csökkentését holt súly csökkentése, a motorteljesítmény javítása és a jobb aerodynamikai formakiképzés által érték el.

Nagy repülősebesség mellett szükség volt azonban kis leszállási sebességre, hogy a kis

tábori leszállóhelyeken való leszállásoknál a nehéz gépeket rövid kifutás után megállíthatják. Különösen Handley Page több évi kísérleteit a szárnyréssel és a szárnyvég-csapófelületeket értékesítették itt.

A repülőgépnagyság emeléséből az az aerodinamikai előny származott, hogy a káros légellenállás kisebb lehetett, mint a kis gépeknél, pl. a vonóerőnek a felületbe való helyezése és a törzs előnyösebb kiképzése által. Ez az előny a fegyverzet kilövése szempontjából is hasznos volt.

Előrelátható volt azonkívül, hogy a terjedelmnöveléssel egyidejűleg a szükséges berendezések súlyviszonya is vissza fog fejlődni. Pl. a rádiókészülék kis felderítőgépnél is szükséges, ott azonban súlyosan latba esik. Ugyanez vonatkozik a kormányokra, műszerekre és számos segédeszközre, melyeknek súlya a 10 tonnától a 20 tonnás gépre való áttérésnél egyáltalában nem, vagy csak kevéssé emelkedik. Így igen előnyös arányt értek el a szabad hasznosterher és repülési súly között, vagyis az üzemanyag, bombák, harclőszer számára rendelkezésre álló hasznosterhet illetően.

A repülőgép nagyságnövelésének optimális határát felfelé mindenekelőtt légiharcászati szempontok alapján vonták meg: túl nagy repülőgépek befolyásolták volna a mozgást a levegőben és a földön (start, leszállás, rejtés láti ellen). Kívánatosnak látszott a gép elvesztésének rizikóját is több egységre elosztani. Wells konstrukciója így elmaradt a 30-as évek legnagyobb forgalmi és hadirepülőgépei mögött (pl. Dornier DO—X = 50 tonna, Caproni PB—90-40 tonna).

A Brackeley által igényelt típus nagysága mellett szükségszerűen át kellett térni a fémépítésre könnyű acéllal és duraluminnal. A repülőgépkonstrukció még oly fényes repülőtulajdonságokkal is használhatatlan lett volna, ha a gép a háborús gépápolás, javítás és gyártás számára túlkomplikált lett volna. A gyors szeriagyártás csakis az egyes részek egyszerű összeépítése által vált lehetségessé.

A Brackeley által vázolt 24 tonnás »G« (Giant repülőgép = óriás) típusának első előfeltétele egy megbízható nehézolajmotor (Diesel elv) felhasználása volt vonóerőként. Benzinmotorok eleve ki voltak zárva, mert egy vadászrepülő egyedüli gyújtólövedéke a benzintartályokban a nagy repülőgépet felrobbantotta volna. Így akár lögyapotot is lehetett volna üzemanyagként felhasználni — vagy léghajókat hydrogégázzal ellenséges tűzbe vezetni! Szerencsére a fejlesztési munkát Brackeley már annyira előrevitte, hogy a tartós üzem tapasztalata alapján csak kis javítások voltak szükségesek a nehézolajmotoron. A porlasztós motorokkal szemben a nehézolajmotor magasabb thermikus hatásfokkal és ezért nagyobb hatásugárral is rendelkezett.

A szerkesztési megoldásnál nehezebb feladat volt az angol repülőgépgyárak csökönnyös ellenállásának letörése. A biztos és meghatározott állami rendelési állomány kényelmes álláspontján pihentek, mely szép nyereségeket biztosított számukra. Nem is gondoltak arra, hogy áttérjenek egészen új típusok építésére, mely tény a hagyományos gyártási rendszer megváltoztatását és tökebefektetést igényelt volna új gyári gépekbe. De a hitelek cukrával és a to-

vábbi hadseregrendelések beállításának ostorával mégis csak sikerült Brackeleynek az iparvezérek konokságát megtörni.

Amikor a harmadik gép készen volt, váratlanul visszacsapás következett be, mely majdnem örök időkre megsemmisítette Brackeley egész művét és gallérjába kerülhetett volna. Az új óriásbombázógépek egyike ismeretlen okból szárnytöréssel lezuhant. Kellemetlen parlamenti interpellációk következtek, de szerencsére kormány változás jött közbe és Brackeley folytathatta munkáját. Csak miután a technikai probléma megoldást nyert és négy bombázórepülőhad felállításra került, lépett elő Brackeley őrnagy a szervezési összprogrammal: a légiflotta létesítése az önálló légiháború vezetésére.

Az 1918-ban alapított királyi légierők (Royal Air Force) akkoriban három csoportból állottak:

1. az Inland Area (honi légierők) a szárazföldi hadsereggel való összműködésre; a csapatrepülőosztályok (Army Cooperation Squadrons) felderítésre, tüzérségi figyelésre, összeköttetésre;

2. a Coastal Area (parti légierők) a flottával való összműködésre: a vizirepülőosztályok (Fleet Air Army) és a repülőgépanyahajókon állomásozó repülőgépek;

3. az Air Defence of Great Britain »A. D. G. B.« (Nagybritannia légvédelme) a tulajdonképeni légiháborúra képesített légiflotta két parancsnoksággal: Fighting Area (vadászparancsnokság) 15 vadász (fighter) osztállyal és a Wessex Bombing Area (Wessex bombázóparancs-

nokság) 5 éjjeli és 6 nappali bombázó osztállyal.

Brackeley őrnagy, mint a légi vezérkarifőnök első vezérkari tisztje, először az A. D. G. B. átszervezését vitte keresztül. A nappali és éjjeli bombázó osztályok az új egységtípussal lettek ellátva. Ők képezték a jövőendő légiflotta magvát. A 15. vadászosztálynak több, mint a felét felosztatta és személyzetét a légi-flotta új G-repülőhadainak és felderítőhadainak felállítására használták fel. A kereken 300 G-repülőgépnek építési költsége (mindegyik 100.000 fontsterlingen felül) oly hatalmas volt, hogy az a légügyi költségvetés megfelelő felemelésével már nem volt fedezhető. Ily többköltségnek előteremtése Anglia nehéz gazdasági és pénzügyi helyzete mellett nem jöhetett tekintetbe. Hozzá kellett nyúlni tehát az Inland és Coastal Area számára előirányzott összegekhez, az A. D. G. B. javára. A hadsereg és flotta árulást ordított, amikor észrevette, hogy a csapatrepülőkötelékek is felosztásra kerülnek. Flastromként a megbántott tengerészet Brackeleytől megbízást kapott óriásvizigépek és torpedóvető repülőgépek, kifejlesztésére. A szárazföldi hadsereg repülőkötelékeinek megerősítésére pedig háború esetén, az Auxiliary Air Force (tartaléklégi-erők)-! tervezték bevonni. Így a légifegyverkezés anyagi felszerelésének súlypontja lassanként mindig jobban és jobban az A. D. G. B.-re tolódott át, mely 1937. március 1-e óta az »Air Fleet«, a »légiflotta« elnevezést kapta.

Most nyert befejezést a nagy mű — éppen még mielőtt a háború kapui megnyíltak volna. És Brackeley előtt... Paris tűnt fel!

Paris július 9-én reggel fáradtan ébredt a forró, szélcsendes éj nyugtalan álmából. Egészen éjfélutánig lármás embertömegek vonultak át az útvonalakon és a Boulevard des Italiens-tól egészen a Madeleine-ig és a Place de la Concorde-ig csomókba tömörültek és lázasan vitatkoztak a háborúról és a békéről. Csak a hajnal derengése és a fáradtság hajtotta az embereket a házakba és ágyakba. Most üresen ásítanak a boulevardok a sápadt reggelben, de a tikkasztó éj izgalma még utánrezeg. A kőházcsatornákban nehéz benzin, olaj pára kellemetlen utca-por és izzadtságsgzag fekszik. Fáradtan és kedvetlenül seperték el az utcaseprők a piszkos papírtömegeket, a rendkívüli újságkiadásokat, melyeket az izgatott éj kihányt. Az első autóbuszok dübörögnek, utcatisztító gépkocsik locsolják az úttestet és hengerkeféikkel felkavarják az utca porát.

Egy tehergépkocsi jön a Boulevard des Italiens felől, magasan megrakva újságokkal. Az Operatér sarkán megáll, rikkancsok verekszenek a még nedves újságcsomagokért, minden irányban szétfutnak és ordítják: »Háború Angliával!« Még csak kevés járókelő veszi meg őket.

»A francia néphez!

Franciaország becsületét megsértették. Anglia azt követeli, hogy mi a trikolort levegyük

a kairói citadelláról, hogy visszavonjuk derék tengerészkatonáinkat, akiket az egyiptomi nemzeti kormány segélykiáltására a francia élet- és vagyonbiztonság védelmére partraszállítottunk. Anglia 10 órai ultimátummal mer megfenyegetni bennünket. Franciaország becsületére emlékezve, e követelésre megtagadtuk a választ. Még reméljük, hogy az angol nép magára eszmél és vezetőinek »állj«-t kiált. Vagy az 1914—18-as nagyháború fegyverbaráti öngyilkos harcban egymás ellen fordítsák fegyvereiket? Európa eme végzetes órájában a világ lelkiismeretéhez apellálunk. Franciaország békét akar. Anglia azonban tudja meg, hogy a francia nemzet a lenni és nem lenni kérdésé-
ljen épp oly elszántan áll fel, mint 1914 augusztusában, hogy éles fegyverzettel minden támadást elhárítson, mely Franciaország tiszta becsületpajzsát be akarja mocskolni. Ezért ma reggel, július 9-én 4 órával elrendeltük a hadiállapotot. Éljen Franciaország!

A Köztársaság Elnöke.*

Lassan embercsoportok képződnek, olvasnak és vitatkoznak. Hirtelen szirénák éles sívítása hasítja át a levegőt. Mi ez? A zaj folyton növekszik, állandó fülhasító üvöltéssé. Ablakok nyílnak, álmos arcok néznek ki rajta és felfelé az égre. Légiriadó? A szirénák elnémulnak. Negyedóra múlva a pompierek (tűzoltók) autói trombitájuk izgató harsogása mellett száguldanak végig az utcákon. A fényes rézsisakok csillognak. Az utcasarkokon embertömegek tömörülnek. Sergeants de Ville-ek (rendőrök) kettésével szétszórják az embereket. »Légiveszély! Csoportosulás az utcán tilos! Vonuljanak a

pincékbe!« Nevetnek. Viccek röpülnek ide-oda. Az angolok tartózkodni fognak attól, hogy nappal jöjjenek! Az egész csak a rendőrprefektus úr gondolata, s gyakorlata volt megint.

Motorzúgás közeledik. A fejek felemelkednek, nők sikítanak, tolongás és futás, míg egy polgár elkiáltja magát: »Francia repülők!« 1000 méterben egy vadászosztály kék-fehér-piros kokárdákkal a szárnyak alatt zúgva vonul át a város fölött keletről-nyugatra és eltűnik. A rövid pánik lelkesült örömrivalgásba és tapsba csap át. Brávó, brávó, a mi hőseink majd megmutatják nekik! Különben mire e nagy izgalom? Százakra menő vadászgépünk van Paris körül. Ha az angolok fényes nappal át mernek repülni a Csatornán, lelövik őket mint a nyulakat, mielőtt még egy is megláthatta volna az Eiffeltornyot.

A metro (földalatti villamos) lépcsőin torlódik és tülekedik a tömeg. Kíváncsian, de egyidejűleg félősen, készen a leugrásra, ha veszély közeledik. Idősebb urak gomblyukaikban a becsületrend szalagjával hadászati oktatóelőadásokat tartanak, ők ismerik az 1918-as légiriadókat, nem is volt olyan veszélyes. Csak semmi izgalom. »Gázbombáknál pedig tartsuk vissza a léleketünket« — hangos nevetés jutalmazza meg a viccet.

Rendőrök motorkerékpáron száguldanak végig az utcákon. Plakátokat ragasztanak a házakra: »Magatartás légiriadó esetén.« A plakátok már régen nyomtatva, készen feküdtek. »A gázálcok kiadása a kerület rendőrorszobáján történik. A-tól K betűig 8—12 óráig, L-től Z-ig 2 órától 6 óráig délután.«

Egy háborús résztvevő tanácsokat osztogat. »Nedves lepedőket a pinceablakokra. Így csináltuk mi is a verduni fedezékekben. Vagy egy kis tüzet, hogy a léghuzat a gázt mielőbb kihajtsa.« Távoli tompa dübörgés. Mindenki felfigyel. Alacsony magasságban egyes repülőgépek suhannak el a város fölött, maguk mögött ködfelhőket kibocsájtva. A Bois és Fort d'Issy irányából már ugatnak az elhárítóütegek lövegei. Ismét élesen sivítanak a szirénák. A rendőrök az embereket a házakba és a földalatti vasút alagútjaiba szorítják. De a tántoríthatatlanok csoportjai bátorságukat akarják fitogtatni és felmerednek az égboltra. Ekkor ott fenn fehér felhőcskék láthatók, egészen magasan, alig észrevehetően. Hirtelen pedig megmozdul és megremeg a föld — légnyomás — robbanások. Valaki kinyújtott karral ordít: »Ott! az angolok!« Mint az árny vonalak húznak el robbanófelhőcskéekkel körülvéve, zárt repülőhadak. És a következő pillanatban már csak leírhatatlan fűlszagató, pokoli lárma van: sívító szirénák, a légvédelmi lövegek éles csattanásai, a gránátok tompa robbanása a levegőben, géppuskák zakatolása, — és mindent felülharsog a bombák ördögi sívítása, melyek folytonos idegrázó robbanásokkal vágódnak be és másodpercről-másodpercre a Champs Elysées felől közelednek. A föld vonaglik alattuk. Az emberek örületes halálfélelemben szorongnak a metro sötét folyosóiban. A villanyáram mindjárt az első becsapódások után megszakadt. Az operai állomáson két telt vonat áll egymás mögött. Ekkor pokoli zajon keresztül a megsemmisítés csapása süvít — sárgás villanás — egész falrészek szétvágódnak — egy másodpercnyi rémű-

letes halálcsend, azután halk sírás, állati ordítások. Egy 1000 kg-os bomba 50 m-re a bejárattól az uttetőn és betonlagúttetőn át vágódott be, lent felrobbant és egyedül az óriási légnyomással az emberek százait morzsolta szét. A metro beszakadt. A Boulevard des Capucines-en 50 méteres tölcser tátong. Három ház homlokzata az úton fekszik, a házak belseje felnyílt, a lakások bútorzata kísértetiesen néz a szabadba, egy zongora nevetségesen lóg ég és föld között. A bombák megsemmisítő hengere dübörögve, recsegve és ropogva keletre vonul. De néhány perccel később a föld új robbanások alatt reszket: ez a 12. had, mely mint a második hullám a város közepe fölött átdöngöli a belvárosi, rettenetes tarlózást végezve.

Az emberek hangyatómege zavaros félelemben, riadtan a pincékben lapul, s új robbanásokra figyel. Egyesek eszüket vesztik, őriöngenek. Állapotos asszonyok szülnek a félelemtől. Aki kidugja fejét a pinceablakokból, köhögve, öklendezve fordul vissza: »Gáz!« A tűzoltók trombitái harsognak kint: »Tűz van!« Nem ittott, hanem mindenütt, minden negyedben. Még senkisé sem sejt a nagy veszélyt. Ezt a veszélyt a csupán 25 kg-os thermitbombák képezik, melyek félelmetes csendben estek a városterületre. A brizánsbombák messze túlharsogták őket. Folyékony tűzanyaguk azonban átmarja magát a tetőkön, a száraz gerendákon és szobamennyezeten át. A derék tűzoltók a lángfészkekre irányítják víztömlőiket, de a folyékony thermit csak gúnyosan forr, amikor víz éri. Vízzel olt-hatatlan. Az egész városnegyedben a vízvezeték felmondja a szolgálatot, a földalatti csövek felvannak szakgatva a víz a tátongó bombatöl-

csérekből felszökik és szétfolyik. A környéken lévő vízművek is szét vannak rombolva. A Quai d'Orsayn a tűzoltók a Szajnából szivattyúzzák a vizet és elborítják vele az égő külügyminisztériumot. Időközben lángok csapnak fel egész háztömbökből. A tűzoltók bátor kötelességteljesítéssel harcolnak a tüzek ellen, a gáz ellen, mentenek, segítenek — de nemsokára mindenki ráeszmél cselekedeteinek céltalanságára. Mit lehet néhányezer tűzoltó az égő és gázzal megmérgezett nagyvárosban? Még százezer főnyi tűzoltóhadserg sem lett volna elegendő a legszükségesebb segítséghez. Sebesültszállító gépkocsik a genfi keresztel utat törnek maguknak a felszakított utcákon. Túlkevesen. A kórházakban az orvosok feltűrt karokkal dolgoznak, mint a harctéren. Ideiglenes kötéseket alkalmaznak széttroncsolt húscsapatok körül, eltört végtagokat helyeznek el sínekbe, morfiumot fecskendeznek szüntelenül.

A robbanások elnémultak és a halál csendje ül a forró város felett. A nap csak homályos korongként mutatkozik a Paris fölött fekvő köd- és füstfelhőkön át.

Emberek ömlenek ki az égő házakból. Egyetlen ordítás hallatszik: »Ki ebből a pokolból!« A szabad tereken, a Tuillériák kertjében, a Marsmezőn tömörülnek a tömegek. Szerencsére csak kevés gázbomba esett le, vagy a tűz által felmelegedett levegő működött ventillátorként. Az Eiffel-torony gigantikus váza keresztbe fekszik a Szajnán a Trocaderoig. Egy 1000 kg-os bomba bevágódott egyik sarokpillérébe és ledöntötte.

Akinek még jó autója van, felrakja családját és legszükségesebb holmiját és a kör-

nyékre igyekeznek. De nemsokára az utcák egész szélességben vannak eltömve gépkocsisorok által. A tömegek gyalog menekülnek pánikszerű lökdösésben. A rendőrség hiába próbálja a menekülő hullámokat korlátok közé szorítani. A Quai de Passy-n elzárják az utat, mert a gázmű lángokban áll és a gáztartály minden pillanatban levegőbe repülhet. A tömeg azonban áttöri a kordont vak, állati dühvel, hátidről őt is tolják, aki elesik, azon átgázolnak. Néhány perc múlva házmagas szúróláng csap fel a szürke tartályból, kövek, vasdarabok repülnek szét, mint szilánkok, de a tömeg mellette menekül el. Aki megsebesült, széttaposva marad a lábak alatt.

Csak pár percig lebegtek az ércszárnyak a város felett. Mint az apokalyptusi árnyak, de tűz- és véreső esett a borzalmas felhőkből. A milliók pedig, mint a férgek, összecsavarodva, semmit sem láttak a szellemekből, melyeknek zümmögését a magas égben a robbanások zaja messze túlhaladta. Most azonban megszűnt a közvetlen halálveszedelem, még élnek, a tagok reszketnek még, ele élnek. A halálfélelem hirtelen átcsap dühbe. A beszorult torkok kinyílnak, a düh sikító ordítása — düh az ellenség ellen — düh a háború ellen — düh a kormány ellen — düh minden ellen.

Árulás! Miért nem védelmezte meg a kormány a jó párisiakat ilyen borzalmak ellen? Hol volt a fényes légifegyver, melyért milliókat és milliókat préseltek ki a buta adófizetők birkanyájából? Hol voltak a hősök, a fess repülőhadnagyok, akik kis lányokat csábítottak el? Most, amikor megmutathatták volna mit tudnak, gyáva módra elbújtak. Öreg szamár politi-

kusok és tábornokok évek óta harsogták a kamarában és újságokban: »A francia légierő a legjobb és legerősebb a világon.« Hol voltak a vadászrepülőök, amikor az angol bombák Parisra zúdultak? Minden csúfosan csődöt mondott: Az egész szépen megszervezett légvédelem, az ütegek, a jelentőszolgálat, a tűzoltóság -- minden! Egyetlen bombavetőszörny lezuhanását sem láthatták.

Amikor egy gépkocsi 3 repülő lizttel a Rue Lafayette-től az északi pályaudvar felé bekanyarodik és keservesen utat tör magának a romokon és tömegén át, átkozódások zúdulnak rájuk, öklök szorulnak össze és emelkednek fel, kirángatják mindhármójukat a nyitott kocsiból, leszakítják rangjelzéseiket, ruháikat és szadista dühhel széttapossák testeiket. Borzasztó példa! Jaj, ha a csöcselék vadállatja vérszemet kap. A legelsőbe, aki elébe kerül, bevágja karmait. Természetesen itt is az ártatlant találta el. Három megfigyelőtisztet: Molimiert, Vedelt és Aubryt, akik a mozgósítási parancs értelmében a vasúttal a maubeugi repülőalakulataikhoz igyekeztek bevonulni...

Ami azonban a 'bombatámadás ideje alatt ott fent, magasan, a levegőben lejátszódott, azt a köd- és füstfelhőkbe burkolt város nem láthatta. Igen, a francia vadászrepülőök ott voltak 6000 m-es magasságban, mint a veszedelmes darazsak rajai, amikor a mélyen tagozott angol óriásmadarak megrendíthetetlen egyenes irányban felvonultak. Bátran és büszkén nyomultak az ellenség felé és örültek annak, hogy a vastag, ügyetlen teknőkre rákalapálhattak. Nem is lehet őket elhibázni. Egyetlen angolnak sem szabad a zöld Albionba visszatérnie. Most lehet! És így

csaptak le összeszorított ajakkal, kezükkel a kormányboton, hüvelykujjuk a géppuska bilentyűjén. De — még két kilométer távolságra vannak — ekkor rajaikban csúnya piros-barna felhőcskék pukkannak. A motorok zaján áthalatszik robbanásuk. Itt-ott mellette megtántorodik egy-egy eltalált bajtárs gépe — és még mindig messze, túlmessze vannak az angoloktól ahhoz, hogy lövéshez juthassanak. Hosszú, örökhozzú percek. Csak nem hátranézni a másik után — de itt most kettő összeütközik, egymás körül forognak, a szárnyak leválva ideoda lebegnek... Csak tovább! Az ellenség közelébe! Nagyságuk hirtelen félelmetes — most kell megnyomni a gombokat — hál' Istennek, most megkezdődik a saját géppuskák zakatolása, — a középre tartani, szilárdan az ellenség széles törzsérc célozni — ekkor vakító láng csap az arcba — az utolsó gondolat, mielőtt minden elsötétül: »Vége, mindennek vége.«

Egy 3.7 centiméteres gránát telitalálata szétzakította a francia vadászgépet. Mint egy fekete rongycsomag bukducsol egy ember a mélységbe és utána perdülnek a gép roncsai.

De nem mind jutottak oly közelre. Néhányan épen és egészségesen csaptak el az óriások mellett és 1000 m-rel mélyebben felvették gépeiket a zuhanórepülésből. Akit az első hullámban a gránátok távoltüze még nem talált el, azt szétszórta a géppuskák közelelhárító tüze, melyet az óriástörzsek minden irányából fecskendeznek. Mint a kártyalapok libegnek le a francia gépek a mélységbe, maguk mögött hagyva az égő benzintartályok csúnya fekete füstcsóvját. Aki még megtehetette, kiugrik az égő gépből — mindenütt himbálódzó ejtőer-

nyók, mint a gombák a levegőben — komikus lassúsággal lebegnek lefelé.

Csak néhány perc és az első büszke támadóhullám 60 francia vadászgépe a mélységbe perdül. Nem lehetett megállapítani, kit találtak el és ki csúsztotta le magát önként. Az első támadás az angol hadak zárt tűzében összeomlott. A franciák azt remélték, hogy ez a vadásztámadás legalább az ellenség rendjét fogja megbontani és ezáltal a második hullámnak könnyű dolga lesz. De az angol hadak — mint egy zárt falanx — bombáikat levetve és együttmaradva továbbvonultak. Egyetlen pillanatig sem hagyták magukat útvonaluktól elszorítani. Ámbár az angol gépek törzseit és szárnyait találatok érték az olajtartályok nem akartak meggyulladni.

Amikor most a francia második hullám parancsnoka világítópisztolyával megadja a jelet a támadásra, már nem volt meg ugyanaz a lendület. Mind láthatták az első hullám hiábavaló áldozatát. Igazán tiszta öngyilkosság volt a robbanógránátok zárótüzébe beleszaladni. Egyszerre idegesek lettek. Még akadtak ugyan tántoríthatatlanok, akik a »gyáva gazember«-t legyűrték magukban, de a többiek rendszerint megnyitották már a géppuskatűzet, még mielőtt harc közelségbe jutottak volna és 1000 m-re már elfordultak.

A bombatámadás kezdetekor az angol légi flotta vezérgépe két biztosító repülőgépével a 3. had élére állt. A három G-repülőgép nem hordott bombát, hanem evvel szemben megfelelően több fegyverzettel és lőszerrel rendelkezett. Erősen résztvettek a francia vadásztámadás elhárításában és így tehermentesítették a valamivel mélyebben repülő bombázókat. Mindhárman nagy

vonzóerőt gyakoroltait a franciákra, mintha azok éreztek volna, hogy ott van az angol légitotta vezetőkoponyája.

A repülőgéppályák ugatnak és a géppuskák zakatolnak a forró csövekből. Brackeley tábornok mozdulatlanul áll a parancsnoki toronyban. Néha megrándulnak az ujjai, legszívesebben maga is inkább a géppuska fogantyúját fogná meg, mint figyelni és vezetni. Kemény pillantásokkal kíséri az ellenséges vadásztámadásokat, visszanéz hadaira, amelyek »mint a gyakorlótéren« békeszerű, pompás rendben repülnek. Lenéz a nagy városra, mely most ökle alatt vonaglik. A sötét füstgomolyból és mesterséges ködrétegből a Szajna ezüst szalagja rajzolódik ki és mint kis tüzet fecskendező szökőkutak villannak meg a 12. had utolsó bomba-becsapódásai, mely végseprést végez. Szegény, szép Paris! Egy pillanatig részvét fogja el a szerencsétlen város iránt, melynek egész Franciaországért kell bűnhődnie — egy pillanatig csak. Azután haragos mosoly ül a tábornok keskeny ajkain: »Britannia rules the waves — the waves and the air.« (Anglia uralkodik a tengeren — a tengeren és a levegőben.)

A bombatámadás százszázalékosan sikerült. 700 tonna robbanóbombát, gyújtóbombát 3000 darabon felül és 10 tonna mustárgázt dobtak le parancs szerint. Hogy a hatás, melyet e józan számok mögött elképzelt magának, messze a valóságos rombolómunka mögött elmaradt, erről csak néhány nap múlva fog értesülni Hollandián át érkező kémhírek alapján. Az angol bombatámadás sikerült anélkül, hogy egyetlen G-repülőgép elveszett volna. A földi légvédelem szokatlanul gyenge volt. Az angol gépek relatív

nagysága és kötelékben való repülésük ellenére, a nagy magasságban és látási homály miatt, mely minden nagyváros fölött észlelhető, nehezen voltak felismerhetők. A városterület fölött francia repülőgépek által vont és ködfazekakból fejlesztett mesterséges köd nemsokára minden célzást megghiúsított a légvédelemnek. De ködösítés nélkül is lehetetlen lett volna a légvédelmi tüzéség számára a tüzelés, amint a francia vadászosztályok támadásra indultak.

Brackeley »elmélete« teljesen beigazolódott: A nehéz dreadnought-hadakon a könnyű vadászgépek összezúzódtak. Az angol légiflotta, az ő műve megállta a tűzpróbát. Azonban még hátramaradt a legnehezebbje: a visszatérés haza. Eből 150 km. — háromnegyed óra — ellenséges terület fölött vezet. Ezt a visszatérést ki kell majd harcolni. A franciák azt az alkalmat, hogy a légiflottát messze a bázisától harcra kényszerítsék, nem fogják elmulasztani. Ehhez Brackeley francia kollégáit túlságosan jól ismerte. A Paris fölött leküzdött vadászerek a francia légierők csak egy töredékét képezték. Valószínűleg az 1. vadászrezd 8 escadrilles-ja, melyek Paris körül, annak közvetlen védelmére települtek. A zöm a francia keleti határon volt Strassburg, Metz, Reims körletben. A francia tengerpart átrepülése óla már régen dolgoznia kellett a repülő jelentőszolgálatnak.

Paris füstben és ködben hátul elmaradt. A bombatámadás számára a hadak a célterületnek megfelelően szét voltak húzva. A várható légicsatához most össze kellett vonni őket. Brackeley tábornok 6 óra 28 perckor kiadja rövid rádióparancsát: »Irány 325, továbbmenet 3 oszlopban. Bal oszlop 9., 10., 11. és 12. had,

középső oszlop 6., 7., 8. had, jobb oszlop 3., 4., 5. had. Összeköttetés 4. had.«

A nehéz kanyarodási mozgás, mely a belső szárny visszamaradását és a jobb szárny gyorsított repülését jelenti, példásan folyik le. A sebesség szükséges megnagyítása, illetve csökkentése a motorok teljes erejével, illetve lefojtásával történik. A repülőgépek a századokon és hadakon belül ékalakzatban szorosan felzárkóznak.

A Paris elleni támadásnál az angol légi-flotta zöme, a 3—12. repülőhad vett részt. Az 1. és 2. had sorsát illetően Brackeley tábornoknak gondjai voltak. Ez a két had Cooper őrnagy wing (ezred) parancsnok parancsnoksága alatt azt a feladatot kapta, hogy Lille és Maubeuge-ön át megtévesztő előretörést hajtson végre. Tüntetőleg széles arcvonalon kellett nekik a belga partokat Ostende és Dünkirchen között átrepülniök, amikor a Brackeley alatti zöm a francia partokat Paris felé átlépi. E diverzió által akarta Brackeley az Északfranciaországban fekvő repülőharcierőket Paris felől elvonni, hogy ezalatt az angol zöm bombatámadását zavartalanul végrehajthassa. Cooper két hada lőszerrel bőven el volt látva és ezért kevesebb bombaterhet vitt magával. Cooper minden G-repülőgépe egy harmadik gépágyút és egyel több lövést vitt el. Az angol légidreadnoughtok főelőnye éppen az volt, hogy a harcászati cél szerint a hasznosteher bombára, harcerőre, vagy hatástávra volt változtatható.

Cooper utolsó rádiójelentése 5 óra 30 percről szólott, s a Lille és Kortryk körüli vasúti állomások és repülőterek bombázását jelentette. Azóta az összeköttetés megszakadt, erős energiájú zavaróadók hullámai közbefeküdtek. Vájjon Cooper ezrede már ismét visszavonulásban

van a Csatornán át, vagy Amiensen át próbál csatlakozni a visszatérő angol zömhöz?

Paris légvédelmét csak vadász egységek látták el, erősebb típusok nem működtek közre, így valószínűnek látszott, hogy az 1. és 2. had színlelt támadása erős vadászereket vont el Lille irányába. Az A—128 jelzésű felderítő repülőgép 5 óra 28 perckor Reimsből 5 escadrilles Breguet—61 elrepülését állapította meg északi irányba. Úgy látszik a Reims körül fekvő 12. nappali bombázó ezredről van szó. A Breguet—61 típus a franciák legmodernebb 3-motoros óriásgéptípusa. Kisebb repülési súllyal, mint az angol G—repülőgép, de valószínűleg jobb repülőtulajdonságokkal, mindenekelőtt nagyobb sebességgel, erős fegyverzettel és kitűnő kilövésel.

A franciák az önálló légiháború vezetéséhez szolgáló légiflotta létesítésében nem olyan céltudatosan jártak el, mint Anglia Brackeley befolyása alatt. A tengerészeti és hadügyminisztérium apró féltékenykedései az 1928-ban megalkotott légügyi minisztérium iránt, a homogén légiflotta létesítését megghiúsították. Mindezek ellenére sikerült a 11. bombázódandárt (11. nappali bombázóezred és 12. éjjeli bombázóezred) és 12. bombázódandárt (12. nappali bombázóezred és 22. éjjeli bombázóezred), továbbá a négy vadászereget egy vezénylő tábornok parancsnoksága alatt, egy csoportba összevonni. Ez a »Groupement d'Aviation de la Réserve Generale« röviden G. A. R. G. (Magyarul: a főtartalék repülőcsoportja) volt. E titokzatos név alatt rejtőzött a francia légiflotta. Alapvető különbséget képezett azonban a bombázók és vadászok szétválasztottsága. A repülőgépanyag

sem volt egységes, mivel minden ezred külön-külön típussal volt ellátva. A légiharc számára a 21. és 22. éjjeli bombázóezred aligha jöhetett tekintetbe, mert ezeknek repülőgéptípusai tisztán bombahordozók voltak, melyek lassúságuk és csekély emelkedőképességük miatt légiharcra nem voltak bevethetők. De ha le is számítjuk a 120 éjjeli bombázógépet, még mindig tekintélyes számbeli fölény maradt francia oldalon: 200 nappali bombázó és 420 vadászrepülőgép a brit légiflotta 230 G—repülőgépe ellen.

A francia vadászerekek közül a 2. (Strassburgban) kétüléses vadászgépekkel, az utoljára felállított 4. vadászere (Lilieben) a legmodernebb négyüléses Devoitin harcigépekkel volt felszerelve. Brackeley teljesen tisztában volt azzal, hogy ez az ezred 8 escadrille-jével — ami 80 gépet jelent — az angol légiflotta legveszedelmesebb ellenfele lesz. Ismeretes volt, hogy a Devoitin igen gyors gép és egy 2 cm-es gépágyúval van felfegyverzve.

A legrövidebb út a Somme-torkolaton át vezet a Cap Durigeness irányába. Nem kellene inkább nyugatra kitérve Le Havre-n át visszarepülni, hogy egy ellenséges terület fölötti légi-csatának kitérjen? Mert minden értékes G-repülőgép, mely hibaforrás miatt az ellenséges országban leszállni kényszerül, elvesz, míg ugyanazon esetben saját terület fölött kijavítás után esetleg még használható. A saját terület fölötti légi-csata hasonló előnyöket nyújt, mint a tengeri csata hazai vizeken, ahol a megsérült hajók az aknamezők és parti ütegek védelme alatt bevontathatók a kikötőbe.

Brackeley tábornok G-repülőgépeinek be-

cses értékével teljesen tisztában volt. A 30 darab G-repülőgépből álló anyagi tartalék otthon, nem túlnagy. Tudja, hogy pótgyártmányok minden felszerelési ipari előkészület ellenére legkorábban csak három hónap alatt készülhetnek el. Mégis az Amiens-en át vezető visszamenetre határozza el magát. Ma vagy soha kell az angol légiflottának fölényét bebizonyítania. Sziklaszilárdan hisz a győzelemben, ha még a francia G. A. R. G. mind a 600 repülőgépe egyidejűleg is ráveti magát 190 G-repülőgépére. (Különben az 1. vadászrezd 100 együléses gépe már Paris fölött eleget kaphatott! Tehát már »csak« 500!) Az ő, Brackeley légiflottája hosszú gyakorlatok alapján összekalapált fegyver. Egységes a repülőgépanyagban, egységes a hajózó személyzet testületi szellemében. Néhánnyal több repülőgép elvesztése elviselhető, ha a fölény szelleme, mint egy győzelmi jel, a saját és ellenséges sorok előtt felállítható. Személyzetének szemében most még ott lebeg a szétrombolt ellenséges főváros képe, mint egy győzelmi biztosíték. Addig verd a vasat, amíg meleg. »Ma, az első háborús napon kezemben van letéve a döntés — én megfogom — kitérés árulás volna a nagy büszke művön!«

Christie kapitány, a rádió- és híradótiszt az ajtórésen át papírlapot tol be: »Jelentés A—121-től... 6 óra 44 perckor kb. 8 escadrilles egyenként 10 géppel, Breguet—61 típus négyzethálózat 1621, irány 230, magasság 5000.« Az 1621-es négyzethálózat Montdidier mellett van. Brackeley fellélegzik: »Jönnek!« Végre vége a bizonytalanságnak. Lent lapályos mezőkön az Oise kígyózik erdős hegyhátak között.

A három angol menetoszlop — ahogyan fel-

fejlődött a párisi bombatámadás után — még túlságosan szét van húzva ahhoz, hogy az előreláthatólagos légiharcban a legerősebb tűzösszpontosítást elérhesse. A jobb oszlop (3., 4. és 5. had) legjobban van elmaradva, úgyhogy az a veszély áll fenn, hogy a keletről közeledő ellenség először ezekre veti magát, hogy elszorítsa őket.

Brackeley tábornok ezért megparancsolja: »Felzárkózás a középső oszlopra, irány 325, az oszlop térközök 1000 m-rel csökkentendők, távközök csökkentése felfelé lépcsőzés által: 3. had a 4. és 5. fölött, 6. had a 7. és 8., 9. fölött és 10. had a 11. és 12. had fölött.« Ez a tömörülés annál könnyebb, mert 9 légvédelem a földről teljesen megszűnt, amióta *Paris* közvetlen környékét elhagyták. Szükséges a tömörülés pedig, mert csak a tér- és távközök lerövidítésével összpontosítható a gépágyúk és géppuskák tüze legkedvezőbben az ellenségre.

Hadihajók és harci gépek a tűzgépek hordozói. A tengeri harcászat akként akarja a saját flottát mozgatni, hogy az ellenséges flotta ellen a legnagyobb tüzerő legyen elérhető. Mint-hogy a sorhajó főtüzereje a hajóoldalban fekszik, a tengeren a párhuzamos futóharc keletkezik, melyben a flották egymás mellett futnak el, vagy a találkozóharc, melyben a flották egymással ellenkező irányban haladnak. Nelson napjai óta a világháborús jütlandi tengeri csatáig a cél, a híres T-állást előidézni, melyben a merőleges vonal az ellenséges flotta, túlhaladás és túlszárnyalás által pedig a saját flotta, mint a T betű keresztvonása az ellenséges flotta elé fekszik, hogy így legjobban összpontosíthassa tüzét az ellenséges hajókra. Jütlandnál

Beattynak sikerült csatahajóival a német flottának elébekerülni és csak Scheer vakmerő hátraarcfordulója által ellenséges tűzben tudott a német flotta a fenyegető körülfogásból megmenekülni.

A légiharcászat sok hasonlatosságot mutat a tengeri harcászattal. úgy itt, mint ott, arról van szó, hogy az ellenséget a legerősebb tüzrel elárasszuk. Csakhogy a levegőben mozgó repülőgépek sebességei lényegesen nagyobbak, mint a hajóké, a repülőgéppágyúk és géppuskák hatásos tűzkörletei pedig lényegesen kisebbek, mint a 38 cm-es hajóágyúk lövéstávolsága. A légi- és tengeri csata lényeges különbsége azonban abból áll, hogy a tengeri harc a vízszintes síkban folyik, míg a légiharc a háromdimenzionális űrben. Túlszárnyalás tehát nemcsak oldalban, hanem a magasságban is lehetséges. A tűz összpontosítása éppúgy történhetik a mélység megrövidítése, mint a felfelé lépcsőzés által. A háromdimenzionális űrben az ideális pásztázási terület gömbalaku, melyben a tűz minden irányban fel- és lefelé irányítható. Ez az ideál természetesen éppoly kevésbé érhető el, mint pl. a köralak a hadihajónál, melynél a hosszú, keskeny hajótest eleje és hátulja fölött csak a tüzérek egy része érvényesíthető. A repülőgépnél az ideális lövéstérgömbfelület a szárnyfelület által egy alsó és egy felső félgömbre oszlik. A légsavarkörök, a kormánylapok, a futószerkezet további gátlói a jó kilövésnek. A géppágyúk, mint a nehéz harcirepülőgépek főfegyverei a legjobb és legszabadabb kilövésrel rendelkezzenek. Kevésbé fontos területeket pedig a géppuskák pásztázzák »Holtterek« melyek a veszélytelen meg-

közelítést lehetővé teszik, a korszerű harc-repülőgépeknél nem lehetnek. Éppen az 1914—1918-as háború felderítő és bombázógépeinek »holtterei« tették a vadász együléseseknek oly könnyen lehetővé a felületek felett és a törzsek árnyékában a megközelítést, a meglepetésszerű farok alá való csúszást, hogy ezáltal a gép a legközelebbi távolságról biztosan lepuffantható legyen. — — —

Lindsay kapitány, mint bombatiszt a légiflotta parancsnok törzsében tartózkodik a vezérgépben. Speciális feladata, a hadak bombatámadását helyesen bevezetni, befejezést nyert. Most felment a parancsnoki toronyba és az ollós távcsőhöz ül. A 12-szeres fényerős távcsővel végigfut a láthatáron. A távcső, mint egy periszkóp forgathatóan van beépítve és egyszersmind távolságmérő gyanánt is szolgál. Hullám csillapítók meghiúsítják a törzs rezgéseinek áthaladását a műszerre, úgyhogy a látkép minden rezgés nélkül tisztán áll. Csak a had- és századparancsnoki gépek voltak evvel az értékes műszerrel ellátva. Lindsay kapitány éppen hátrafordul a távcsővel a 4 ellenséges escadrilles felé, melyek röviddel Paris után megjelentek és azóta úgylátszik megfontolt békés szándékkal díszkíséretet adnak az angol hadnak, anélkül, hogy támadásra indultak volna. A kék-fehér-piros kokárdák a törzsön, szárnyon és az egyes századjelvények tisztán kivehetők. Minden század 15 repülőgépből áll, összesen 60 repülőgép. Nieuport-Delage típus, tehát a 3. vadászrezredhez tartoznak.

Az angol légiflotta most Beauvais fölött vonul át. Ez a név sötét emlékeket ébreszt az angol R—101. léghajó 6 év előtti tragikus

sorsa miatt. Az öreg városka békésen fekszik a termékeny vidékbe ágyazva. A reggeli nap fénye a zöld mezők és sárga termőföldek fölött fekszik; a völgyekből és erdőkből a nap heve ködfátylakat emel fel, melyek mint fehér tömbök állanak a levegőben.

Kelet felé a látás kevésbé jó, a sárga fény-szűrőt kell bekapcsolni. Ámbár a nap már nem áll teljesen oldalt a menetirányra, hanem valamivel már hátban, Lindsay kapitány mégis magában gondolja: »Ha az ellenség tényleg kelet felől jön, a nap ellen kellene tüzelni. Ez nem valami kellemes, ámbár a gépágyúk és géppuskák fegyverei és célzó látcsövei mind napellenzőkkel és sárga fényszűrőkkel vannak ellátva.«

Hirtelen keleten távolról vörös fényfonál látható a tejszerű ködrétegben. Fél perc után még egy. Lindsay tudja: ez a felderítőgépek egyezményes fényjele »fenyegető veszély«-re. Jelenti a tábornoknak, aki maga is odamegy a periszkóphoz. Most egy vékony fekete vonás látható, mellette egy második, harmadik... A vonások pontsorokká nőnek. Elöl is feltűnnek repülőkötelékek. Barát vagy ellenség? Cooper két hada? Nem — mindenütt 10 repülőgép összezárkózva — ez egy francia nappali bombázó escadrille. — »Még mindig semmi hír Cooperről?« — »Semmi«, jelenti a rádiótiszt a rádiókabinból.

Winton György és a másodpilóta Williams őrmester, a kettőskormány mögött, egymás mellett ülnek. A zárt vezetőrészben egészen barátságos a hangulat. A külső éles szélből sem érezhető és a fűtés is jól működik. Amikor a nap most magasabbra emelkedik és besüt

»üvegpalatájukba«, csakhamar túlmeleg lesz. Mert a napsugárzás a nagy magasságban igen intenzív. »Magassági gyógyhely« szokott Crawley élcelődni. Winton átengedi a kormányzást Williamsnek és kihúzza a kakaóval telt thermospalackot. 6 óra 48 perc. Három óra óta útban vannak és jó étvággal eszik a szendvicsekből, melyeket tegnap este az étkezde még hirtelen eljuttatott nekik. Eddig ez a támadás a legtisztább sétarepülés volt. Paris fölött néhány légvédelmi tüzérségi felhőcskét látott, néhány raj vadászgéppel lövéseket váltottak, de nem sokáig. Szépen betartották helyüket a hadkötelékben. A bombáktól megszabadultak — remélhetőleg a jó öreg Clements alaposan célzott — és most a legszebb békességben dohogtak a napos Artois fölött. Fél óra alatt ismét a kedves Csatornán át és egy további fél óra múlva a honi kikötőkben vannak. Ez volt tehát a háború? Sokkal romantikusabbnak képzelte az egészet és egyáltalában nem érezte magát hősnak. Mit nem meséltek az öreg repülőágyúk, akik az európai háborút végigcsinálták, borzalmas elbeszélésekben: kalandos légi harcokról, halott megfigyelővel miként hozta le gépét a megsebesült pilóta utolsó erővel a tölcsérmezőbe, kellemetlen légvédelmi tűzről, szétlőtt kormányhuzalokról — na, az öreg urak jól mulathattak azon, hogy a fiataloknak mekkorákat lódítottak! Persze akkor a pilóta még kényelmetlenül ült a szabad gépben, az orra és ujja lefagyott a jeges repülési szélben, mindenüvé figyelni kellett, kormányozni, löni, fényképezni, tájékozódni, lehetőleg még a rádiókészülékkel babrálni — mennyivel egyszerűbb lett ez minden! Most csak a megadott iránytű irányban

kellett vezetni a 4gépet és a század többi gépeivel tér- és távközt tartani. Először ez pokoli nehéznek látszott, de néhány gyakorlat után hamar rájött, hogyan kell egy-két fok gázzal, könnyű húzással vagy nyomással helyét a mértávolságig pontosan betartani. A műszertáblán egy pillantással a repülőgép sebességét és a magasságot leolvashatta. (Egyébként a vonóerőközpont első motorkezelője levette az ember válláról a motorok iránti gondot.) A pörgettyűs horizontműszer mutatja a repülőgép helyzetét hossz- és keresztirányban, úgyhogy már nincs is szükség a természetes láthatárra összehasonlítás végett és éjjel és felhőkben épp oly jól és biztosan repülnek, mint kék ég mellett. Semmi mással nem kell törődni: a motornál ott vannak a kezelők, a rádiószolgálatot a rádióstiszt, a navigációt a megfigyelő látja el és a G-repülőgépnek ezt az egész mikrokozmoszt a parancsnok vezeti. Egyedül a nagy magasságban való repülés fáradtságos és kimerítő. Ezért voltak az oxigénlégzőkészülékek, melyekből időnként hatalmasakat lehetett húzni.

A géptávíróon vörösen felvillan a: »Vigyázz« és azután a »Csökkentett harcközök« jel. Winton keze a négy gázemelyűhöz nyúl és fokról-fokra hátrahúzza: a motorok vad erővel bögnek, a gépen reszketés fut át. Most hajszálélesen kell figyelni a vezetőgépre és minden mozdulatát automatikusan kell követni. Tényleg: most balra előre az A-század, mely a had ékalakzat élén repül, magasságot nyer. És a saját B-század vezetőgépe a G—45, mely az előírt alakzatban 50 m-rel mélyebben előrerepül, szintén láthatóan emelkedik. Winton könnyen meghúzza a magassági kormányt. Minthogy a re-

pülógép 4 tonnás bombaterhétől megszabadult, játszva reagál a kormánynyomásra és örömmé nézni, amint a magassági kormány mutatója néhány perc alatt 6400 m-re mászik.

Balra nincsen veszély, mert ott 300 m-es térközre ugyanabban a magasságban repül századának harmadik repülógépe, a G—47 és tovább balra a G-század további hat gépe biztosít. Jobbra azonban az ég szabad. Ebbe a nyílt légtengerbe Williams éles szemei figyelnek. Néhány fekete pont messze künn — ezek a zömoldalat kísérő és biztosító saját felderítőrepülőgépek. Most Williams meglöki baljával Wintonot és kinyújtja jobb karját — a felderítőrepülőgépek vörös fényfonalai. És nemsokára a fekete pontok sorai felismerhetők: az ellenség! Félelmetesen gyorsan közelednek teljes repülősebességgel. A sziluettek alapján felismerhető a típus is: Breguet-61.

A vezetőhely és futófolyosó közötti összekötő ajtó kinyílik: Crawley kapitány széles arca — duplán széles a bőrfejjvédőben — betolódik. Azt kiabálja: »Halló, jönnek!« és felemeli összeszorított öklét feléjük, mintegy köszönésképpen. Pillantása erősen odairányul Winton szeméibe — és ez a pillantás többet mond, mint hosszú szavak. Bátorító mosoly és egyidejűleg mély férfias komolyság. Üdvözlés és búcsúzás: »Isten veled fiam — barátság, hű barátság a halálig.« Már ismét becsapódott az ajtó. Ez a pillantás azonban legmélyebben érintette — és későbbi életében örökké emlékezetében maradt. Egész teste megfeszül az ismeretlen sors felé. Akármilyen jön is, ennek az embernek az oldalán, Mark Crawleyjének vezetése alatt jól esik elesni. Először érezte mily mélyen gyökerezik a

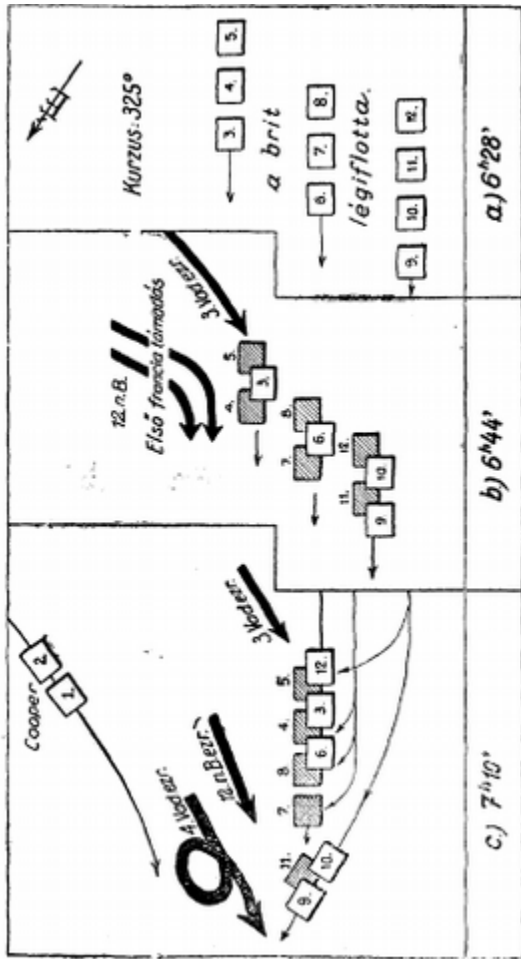
férfibarátság. Mily nevetségesnek tűnt most neki az Ann iránti szerelem. Az ősi, titokzatos vérségi kötelék hatalma vezető és kíséret között itt fenn is megvolt. Férfibarátság, sokak számára érthetetlen, ez volt az egyedüli, mely elől a halálfélelem »morális gazember«-e az utolsó léleksarokba elbújik. Egyedül ez forrasztotta össze az emberek csoportját a legmodernebb gépben acélos akarategységgé. És ezen az akarategységen át és fölött mint egy villamosszíkra villan át Brackeley szelleme, átszökellve az egész brit légiflottán, mely itt 7000 m-es magasságban, távol a hazától, csatába indul.

Crawley fent áll a harctoronyban a távolságmérőnél. Mellette Dismore gépágyúlovész. Feszülten figyeli a *folytonosan* változó helyzeteket itt és odaát az ellenségnél. A légiflottaparancsnok által kiadott utolsó intézkedés értelmében a 3., 4. és 5. had 57 repülőgépe kompakt tömeget képez. A 3. had a 4. és 5. fölött repül és így biztosít felülről jövő támadások ellen. Ezáltal a tüzérő minden irányban kétszeres. Hasonlóan összezárkóztak a 6., 7. és 8. had, valamint a bal oszlop (9., 10., 11. és 12. had). A középső és bal oszlop azonban még mindig néhány kilométerrel előbbre van, míg a jobb oszlop hátramaradt, ami a párisi bombatámadás utáni kanyarodóból eredt.

A franciák előnyomulása merőlegesen éri az angol légiflotta jobb oldalát. Először úgy látszik, mintha megkísérelnék, hogy legnagyobb sebességgel az angol él elé feküdjenek. Most azonban úglátszik észrevették, hogy a három angol oszlop jobbra való lépcsőzése a T-állás harcászati manőverét lehetetlenné teszi. Ez a francia 12. nappali bombázóezred, Breguet-61-

A BEAUVASI LÉGICSA TA HÁROM MOZZANATA.

3.



esekkel, mely most jobbra a jobb oszlop mellé helyezkedik, mert ennek izolált helyzetet felismerte.

Crawley átnéz a távolságmérőn a francia escadrille-ekre, melyek most párhuzamosan futnak velük. De mégsem teljesen párhuzamosan, mert lassan láthatóan közelebb tolódnak. »32 hektométer, 30« — odaát halványsárgán villan: a franciák megnyitották a tüzet. Fehér felhőcskék sora pukkan szét, de még túl messze ahhoz, hogy csattanásuk hallható legyen. Szemmel nehezen becsülhető a távolság, mert minden összehasonlítási lehetőség hiányzik. »27 hektométer.« Crawley felemeli karját: »Vigyázz!« — »26« lecsapja kezét: »Tűz!« Dismore gépágyúja üvölt. Odaát a Breguet-ek előtt 5 piros-barna felhőcske áll. A 37 milliméteres angol gránát gyújtója 2500 méterre van beállítva, úgyhogy a cél előtti és mögötti robbanópontok rögtön támpontot adnak a távolságra. A gyújtó 2500 méteres égési időtartama praktikusnak bizonyult, mert ez volt a gépágyú főharctávolsága. A lőtávolság ugyan 4000 méterig terjed, de a találati valószínűség 2500 méteren túl gyorsan csökken, különösen a légi harc kis, mozgó céljai ellen.

Clements is jobbra tüzel gépágyújával az első toronyból. A nyomjelző lövedékek fehér fonalai átfutnak ide-oda, mintha gigantikus kezek labdajátékot üznének a gránátokkal. Mert a Breguet-ekben az előreugró géporrban szintén gépágyú van beépítve, mellyel oldalt 180 fokos löterületet pásztáznak.

Crawley hátratekint: a G—48 is, mely közvetlenül a G—46-ot kissé jobbra lépcsőzve követi, tűzharcban áll, ugyanúgy a G—50, mely a

B-század ékalakzatát bezárja. Ahogy most a francia vonal közeledik, az A-század is megnyitja a tüzet. A harc had-had ellen folyik. A gépágyúk tüze az oldalban teljes mérvben érvényesül. Az egységek a köteléken belül helyükhöz vannak kötve. Esetleges változásoknak harcirányt és magasságot illetően a szomszéd gépekkel gondosan összhangban kell megtörténnie, mert különben a megrövidített harceszközök mellett, az összeütközés veszélye igen könnyen fenyeget. A légidreadnoughtok eme relatív mozdulatlansága által viszont a gépágyú-lövészek irányzása és a nehéz fegyverek kezelőmunkája lényegesen megkönnyebbedik. Széllökések, lég hullámok, melyek a repülőgépet kis magasságban megdobják, 7000 méterben már nincsenek. A repülési szél ellen teljesen védve, Clements és Dismore ágyúik mögött ülnek, jobb szemükkel a célzótávcsövön és rövid, 5—10 lövéses tűzcsapásokkal tüzelnek. Legnagyobb figyelem szükséges itt, hogy a kedvező pillanatokban a legerősebb tűz alakuljon ki.

Á franciák is két vonalban fekszenek egymás fölött, öt escadrilles kb. 300 méterrel magasabban, mint a másik öt, úgyhogy 100 Breguet áll a 3., 4. és 5. had 57 repülőgépe ellen. A francia taktika azonban hajlékonyabb; az egyes escadrille-ek kígyóvonalban mozognak, közelebb jönnek, hogy lőjenek és azután megint eltávolodnak. Hátránya viszont ennek az, hogy escadrille-től escadrille-ig a távkozók sokkal nagyobbak, mint az angoloknál és az ezred nagy mélységben van széthúzva.

Crawley most látja, amint egy escadrille főlényes sebességét kihasználva, lapos ívben 800 méterre közeledik, géppuskáival és ágyúival

tüzel, azután ismét elfordul. Hihetetlenül feszült pillanatok következnek. Elöl Clements és Dismore a középső toronyban annyira el van foglalva a célzással, tüzeléssel és új hevederek behelyezésével, hogy az ellenséges gránátokra nem is gondolhatnak. Most Crawley is megfogott egy géppuskát, amikor a franciák ismét közelednek, Wintonnak és Williamsnak azonban nincs oly könnyű dolga a kormánynál. Látják a robbanófelhőcskékeket köröskörül, hallják az éles csattanásokat, de csak egyre gondolhatnak; a repülőgépet egyenesen tartani és — nem szabad bennünket eltalálniok! Idegeik a megpattanásig megfeszülnek. Bent a törzsben pedig, az elzárt és letompított rádiókabinban a derék Smith rádiótávírársz ül fején a fejhallgatóval és gyakorlott füllel veszi át a század- és hadparancsnok rádiójeleit, leírja őket mechanikusan egy táblára és felnyújtja Crawleynek. Ez a kemény és józan kötelességteljesítés nagyszerű természetességében, miként a künnálló férfiak harccselekedetei, akik az ellenséget láthatják és harckedvüknek szabad utat engedhetnek a gépágyúk és géppuskák zakatoló tüzeléseivel.

»Hopp!« — közvetlenül a jobb felület fölött robban egy francia gránát. Egy pillanatra az egész gép meginog hosszirányban, oly erős a légnyomás — de Winton máris újra kézbe tartja repülőgépét. Crawley végigtekint a szárnyon — hál' Istennek a csűrőkormány sértetlen. Csak néhány helyen szakadt fel a fémborítás. Ez még éppen jól sikerült.

Dühösen ugatnak a G—46. ágyúi — ekkor fényes szúróláng sugárzik ki odaát az egyik Breguet-ből — eltalálták! Ég! — ég, füstöl, az-

után lelibeg, mint egy kártyalap. »Hurrá, hurrá!« — ordítja Crawley rekedt hanggal. Most! Még egy-kettő-három ellenség perdül le a mélységbe. Az A-század jól dolgozik. Brávó, A-század! A francia tűz láthatóan gyengül, pontatlanabb és hanyagabb.

Most fent felhősödik: francia vadászszázadok jönnek, lecsapnak: taktaktaktak... »Vigyázz! közelelhárítás!« és máris zakatolnak a géppuskák. Végre a szerelők is tüzelhetnek. Ki a csövekből, amennyit csak kibírnak! Pokoli lárma! Most egyidejűleg megint két Breguet-escadrilles közeledik jobbról. A saját repülőgép fémoldala úgy zeng-bong a lövésektől, mint egy rezonánsfenék. Crawley ismét — szinte esztelenül — ordítja: »Hurrá!«: két francia együléses közvetlenül a G—46. mellett perdül a mélységbe. A kék-fehér-piros kokárdák, mint a megüvegesedett, megtört szemek merednek rájuk. Taylor és Elks, a két szerelő a hátsó géppuskaállásból Crawley felé int: »Elintéztük őket!«

Mindez boszorkányos gyorsasággal pereg le. Crawley csodálkozik, amikor hirtelen pillantása az órára esik: még csak 7 óra 4 perc. Alig hiszi el — csak 9 perccel mozgott előre a mutató az első lövés óta. Néhány pillanatilag csend. A vadásztámadást visszaverték. Magasan fent még mindig ellenséges rajok húznak, mint a a varjak készen arra, hogy a megsebesült vadra lecsaphassanak. Jobbról a Breguet-escadrille-ok 40 hektométerre vonultak vissza. Tehát lőtávolon kívül állanak. Crawley fellélegzik. Már vége volna? Nem támadnak már a franciák? Elegük volt? Hogy állunk az ágyúlérszerrel? Dismore 380 kilótt lövést jelent, Clements

előlről a szócsövön át 310-et. Minden gépágyú számára 1000 lövés van a gépen. Tehát még bőven a lőszerállomány felénél több maradt fenn. De hazáig még messze az út. Hol vagyunk? Crawley negyed óra óta egy pillantást sem vethetett a földre. Akkor Beauvais előtt voltak, most körülbelül 50 kilométerrel lehetek arrébb, Amiens vidéke fölött. Tényleg, odaát, a szürke párában felcsillan a Somme. Még egy negyed óra és már nem ellenséges terület, hanem megint a szabad tenger fölött lesznek. Csak már ott tartanak! Teljesen átérzi a felelősségét annak, ami mint a nagy »teknő« és a 9 főnyi személyzet parancsnokára reáharul. Meg kell hagyni, pompásan viselkedtek mindannyian, de az ellenséges gránátok néha komoly közelségben robbantak.

Crawley csak most veszi észre, hogy a középső oszlop, a 7. és 8. repülőhad lent, a 6. pedig fent egy magasságban, mint a 3. had, gyorsított sebességgel futnak jobbról és a jobb oszlop elé helyezkednek. Egyidejűleg jobbról új ellenség tűnik fel: négyülékes Devoitine-ek! Már messziről felismerhetők a lecsapott törzsről, mely vékony acéltartóban végződik, végén a kormányfelületekkel. A 4. francia vadászezred repülői ezek, közismerten veszélyes legények. Gépük az új legújabbja. Az angol G-repülőgépek mintegy ellenszereképen épültek. A 8 escadrilles először tüzelve elébe fekszik a 6. és 6. hadnak, azután éles fordulóban megfordulnak, végigsöprik az egész angol vonalat, ismét fordulnak, — ezekben más svung van, mint a Breguet-ekbeu — gondolja magában Crawley — és most — »tűz!« Már is csapkodnak Clements és Dismore gépágyúi.

Wintont egy hirtelen légnyomás majdnem kiveti a kormányülésből. Fűlsiketítő robbanás. A gép meginog. Az első gondolat: »Vége!« — De nem, a gép tartja magát. De a magassági kormány már nem mozgatható egy szemernyit sem! — Ellótték a magassági kormányt? Winton és Williams komolyan, ijedten néz egymásra. Winton átengedi a kormányzást Williamsnak, kirántja az ajtót, végigszalad a folyosón a hátsó géppuskaállásig. Itt áll Taylor és Elks és meredten néznek a gépfarokra. Rámutatnak a kormányfelületekre. Winton egy pillantásra megérti: a magassági kormányt telitalálat érte és a felület balról a felszakított bádogba beakadt. Winton nem sokat gondolkodik, álomjáró biztonsággal cselekszik. Magához rántja Taylort a törzs véghez és fülébe ordítja: »Én végigmászom és megcsinálom — kössön meg!« A bádogollót, kalapácsot kirántja a szerszámládából, bedugja őket bőrkabátjába, — gyorsan, gyorsan — minden másodperctől függ a sorsunk! — kilöki a csapóajtót, átbújik. Az örült repülési szél légáramlata majdnem leszakítja fejét. Odanéz a kormányhoz, három méter van odáig. A jó Taylor a fejét rázza: »Nem, ez öngyilkosság.« Winton visszatekint. Ott fent az a fej, az Crawley! »Hurrá Mark!« — és teljesen kifelé mászik. Taylor az ejtőernyőöv alatt horgonykötelet kötött a mellére. Winton hasoncsúszik kinyújtott karokkal, fejjel előre — Taylor vissza akarja tartani — a lábával elrántja magát, a szél egy csapással hátralöki egészen az oldalkormány felület támasztórúd-jáig; keményen megüti a fejét, úgyhogy a fájdalomtól be kell csuknia szemeit. Fogakat összeszorítani, a kutyafáját! Átfogja lábaival a

tartórudat, még egy darabot előrecsúszik a repülőgép farka felé. Most biztosan fekszik és nekifeszül a kötélnek. Itt, itt van a baj. Ki a bádoggolóval. Teljes erővel vágja. Megy. Hál' Istennek a huzalzárok alatta sértetlenek. A bádogszallag a kormánylap menete alá szorult. Levágja a szallagot és a kalapáccsal végleg leüti. A kalapács vele együtt zuhan a mélységbe. Sikerült! A kormánylap újra mozog, Williams elől már észrevette. Különben néhány, a lemezben lévő lyuktól eltekintve, minden rendben van.

Most ismét vissza előre kell kúszni, azonban 200 km-es repülési szél ellenében! Winton villámszerűen látomásként látja önmagát, mint kis emberkét a repülőgépóriás farkán, 7000 m-es magasságban a légtengerben, ég és föld között. Körülötte vadul ropognak és csattognak a gránátok. Nem segít semmi — sikerülnie kell, kell, kell! Taylor teljes erővel húzza a kötelet, Winton kézzel-lábbal kapaszkodik a törzsön — csak le ne csússzon — támaszt keres — végre a véres, félig megfagyott kezek elérik a csapóajtó peremét, Taylor fején, vállán lehúzza, fejjel előre lecsúszik a gép aljára. Winton a hátsó géppuskaállás mellett előremászik — Elks lelkesülten néz rá — néhány lépéssel odabotorkál a parancsnoki harcálláshoz. míg ordítva jelenti az elhárított bajt Crawleynek, Mark erősen és nehezen megszorítja a kezét. Dismore gépágyúja megállás nélkül ugat. Odaát meginog egy Devoitine.

Winton éppen lemegy, amikor hirtelen villanás és csattanás hallatszik felette. Wintont a légnyomás teljesen ledobja. Bevágott! Feltápaszkodik, tagjai ólomnehezek, felmászik. Vér csö-

pög le, Crawley ott fekszik, Dismore pedig ott kuporog mellette félelemtől eltorzult szemekkel. Egy gránát átütötte a parancsnoki torony kupoláját, leszakította, a gépágyút sarkából kivetette és csövét felszakította. Winton Dismore vállát rázza: »El a haszontalan teherrel.« Kiveszik a csapszeget és ledobják a gépágyút a mélységbe. A géppuska még ép. Winton megszólaltatja, a legközelebbi francia felé fordítja, mely nem lehet 500 m-nél messzebb. Milyen jól esik az idegeknek ez a fémes kalapácsolás! Szétvetett lábakkal áll, vigyázva, nehogy szegény Crawleyre lépjen. Dismore megint magához jött, kiveszi Winton kezéből a géppuska fogantyúját és lő-lő.

Crawleyt be kell vinni a folyosóba, itt útban van. Winton int a rádiótávírásznak a csapóajtón át. Ő Crawleyt a lábánál, Winton a vállánál fogva felemeli és lecsúsztatják a lépcsőn. Smith lerántja a kapitány felső ruháit: egy gránátszilánk ujjnyi hosszúságban felszakította a mellét, az ing csöpög a vértől. Smith a segélyszekrényt hozza, s mull-kompresszeket rak a nyitott sebre.

Ezalatt egy francia együlékes észrevétlenül a törzs alatt, a G—46 szárnya alá lopódzott. De Wade, a harmadik szerelő a »fecskefészek«-ben ül (a törzsből leengedhető torony egy géppuskalövésszel) és géppuskájával pásztázhatja az öszszes alsó holttereket. Amikor a vadászrepülő most gépét meredeken felhúzza és tüzelni akar, Wade géppuskájával már elcsípte: felágaskodik, hátra átfordul és lezuhan.

Winton átvette a parancsnokságot. Clements változatlanul lő az elülső gépágyúval. De amint Winton hál ráfordul, Taylor feje hir-

telen lehanyatlik és géppuskájának csöve a magasba mered. A szócső sivi: »Taylor fejlövést kapott.« Olt hátul a második géppuskával még Elks tüzel. Smith kerül az üres géppuska mellé. A francia vadászrepülők megint szentelenek kezdenek lenni.

Winton most látja, hogy előlről új Devoi-line-escadrille-ok közelednek és minden csőből tüzelnek. Clements jelenti a szócsövön át, hogy már csak nyolc gránátja van. Winton Dismore-ral a kidobott közepső ágyú megmaradt lőszerét előreviteti — még kb. 190 darab — és addig megint maga kezeli a géppuskái.

Ahogy most végigtekint századán, ijedten látja, hogy a G—48 eltűnt és a G—50 is messze hátul kullog. A távolság közöttük mindig nagyobb és nagyobb lesz. A szomszédos A-századból a G—42 hirtelen oldalt dől — telitalálat érte a törzsben — a jobb szárny letörik, a repülőgép lezuhan a mélységbe. A velőkhöz — szegény bajtársak — a G—42 parancsnoka a hosszú, vág Danson — néhány fehér ejtőernyő kinyílik messze mélyen — vége, vége!

Francia vadászrepülők már meglátják a megsebesült nagy vadat, rávetik magukat a G—50-re, mely folyton magasságot vesz és vadul kalapálnak rája géppuskáikkal.

De a századok rései újra zárulnak: a G—49 most hátrafelé biztosít, miként a légiharcgyakorlatoknál odahaza békében.

Közvetlenül Winton feje fölött most három angol G-repülőgép repül át ellenkező iránnyal, élesen fordulnak — Winton ujjong: »Ez Brack!« — felismerte a főparancsnok vezérgépét. Ez bátorságot ad a fáradt csontokba! Már nincsenek egyedül. »Gyerekek, Brack van itt, Brack

lát bennünket! hurrá, hurrá!« A három G-repülőgép 9 repülőgépanyával belevág a legközelebbi Devoitine-escadrille-ba. Az első sortűz után mindjárt lángragyúl két francia: szegény legények, még benzin-üzemanyaggal repülnek, nem gyújthatatlan nehéz olajjal, mint az angol G-repülőgépek. A többi 8 megilletődve jobbra kikanyarodik. Brackeley támadó ellenlökése éppen még idejében érkezett a 3. repülőhad tehermentesítésére. Kár, hogy ezt Crawley már nem láthatta. És most a friss 12. had helyezkedik a 3. had mögé és hátrafelé biztosít.

Ekkor új vészír érkezik. Wade jelenti, hogy a második jobb motor észrevehetően enged teljesítményéből. Oka? Találat érte? Vagy forróra futott? Ez a motorerő egynegyedének kiesését jelenti. A repülőgép tovább repülhet ugyan, de a többi három motornak most legnagyobb erővel kell működnie. Csak most ne kelljen még kényszerleszállást is végrehajtani Franciaországban és fogságba esni. Inkább essenek a Csatornába és nyeljék a tengervizet. Mindekelőtt tehermentesíteni kell a repülőgépet. Wade nyissa ki a 6., 7. és 8. tank lefolyócsapjait. Vastag sugárban folyik le a nehézolaj és fél perc alatt üresek a tartályok. Winton lenéz és nevetnie kell: a nyúlós lé éppen a mélyebben repülő 5. had egyik gépére folyik. Hogyan káromkodhatik lent a kapitány teknőjének bemocskolása miatt!

Elks jelenti, hogy Taylor holttestét is ledobták ejtőernyővel. Wintonon átfut a hideg. »Szent Isten — biztosan halott volt?« — »Igen, fejlövés tenyérnagyságú kijáráttal a fej hátsó részén.« Winton igazat kell, hogy adjon Elksnek, 70 kg. teherrel kevesebb. Most minden kilo-

gramm számít. Vájjon, hogy van Mark? Talán még őt is ki kell dobni? Megrázkódik a borzadálytól.

A harc továbbfolyik. Clements rövid szünetekkel lő. A franciák most távolabb vannak — 20 hektométerre. De mi ez? Új francia hadak, vastag teknők tűnek fel keletről a Devoitine-escadrille-ok mögött. Még ez is! Már az egész francia légiflotta a nyakunkra jön? A távmérő szét van roncsolva, Winton szabad szemmel nem ismeri fel a típusokat, — a nap is vakít. De — lehetséges? — hiszen ezek nem is franciák — ezek angol G-repülőgépek! Nagyszerű, ez Brackeley vezetése. Máris tüzelnek a Devoitine-négy ülésekbe. És balra előre: az a szürke sáv: a tenger!

9Brackeley tábornok számára az utolsó negyedóra nehéz megpróbáltatás volt. Végre 7 órakor kapott jelentést Coopertől. Az 1. és 2. hadat röviddel bombáik ledobása után Maubeugenél a 4. francia vadászrezd 80 repülőgépe támadta meg. Nehéz harcban Gent felé vonultak vissza, amikor az ellenség hirtelen félbeszakította a harcot és dél- délnyugat felé fölényes sebességgel eltűnt a láthatáron. Cooper szintén délnyugatra változtatott irányt. Brackeley Cooper hadait rádióparanccsal Abbéville-re rendelte. Vájjon fog-e vágni? Megtalálják-e a légűrben a zömöt? A barát és ellenségnél lévő kölcsönös repülősebességek mellett, minden percek múlhat. Egy repülési perc 4 kilométert jelent. Ha Cooper későn jön, éppen a franciák közepébe szalad bele. Kitűnően dolgoztak azonban az angol felderítőgépek, helyreállították az összeköttetést és Coopert megközelítve, jelentették a zöm tartózkodási területét.

Amikor Cooper hadai 20 km-re voltak a zömtől, a légiflotta főparancsnok a következőket parancsolta: »Az ellenséget keletről és felülről átkarolólag támadja meg!« A francia közelfelderítés teljesen csődöt mondott. Néhány légvédelmi lövés, mellyel az Amiensnél álló francia motoros ütegek akarták felhívni saját repülőik figyelmét az új ellenségre, észrevétlenül puffant el. A francia escadrille-ok any-

nyira le voltak kötve a légiharc állal, hogy az átkarolás! már csak akkor vették észre, amikor a piros-barna robbanófelhőcskék felvillanlak közöltük. A franciák eddig háttal a nappal tüzeltek. Most látásukat délkelet felé vakítja a nap. Már egy perc múlva 3 Breguet — melyekre először akad a támadás —, lezuhan. Mások siklórepüléssel kivonják magukat a harc-ból és kiválnak a kötelékből. A zavar odaát nyilvánvaló. Észrevehető, hogy a franciáknál az egységes légiflottavezetés hiányzik. Csak az egyes escadrille-ok tartanak még össze. De az escadrilles-parancsnokok már nem tudják, hogy melyik ellenség felé forduljanak. És mindig ösz-szebb és öszzebb szorul a két tüzelő angol vonal oldala. Egy egész Devoitine-escadrille-t — 10 repülőgép — két perc alatt lelőnek. A bal oszlop 9., 10. és 11. hada, a főparancsnok parancsára Cooperhez kanyarodik és éle elé helyezkedett.

Brackeley vezérgépéről gyorsan átlátja a helyzetet. Eddig a feladat az volt: az Angliába való visszatérést kiharcolni. Ezt elérték. Előt-tük felcsillan a Csatorna széles vízfelülete. Meg-elégedjék most ezzel az eredménnyel, vezesse vissza a légiflottát honi repülőtereire és jelentse kormányának a Paris elleni támadás programmszerű sikerét? Más valószínűleg így cselekedne — de nem Brackeley. Most lép elő-térbe a megsemmisítés gondolata: most van itt a pillanat, most vagy soha, hogy a francia légi-flotta gerincét örökre eltörjék. Ha most kiengedi a franciákat a fogóból, akkor hamarosan újra magukhoz térnek honi repülőtereiken és akkor még ma este bombázóhadaik London felett lesz-

nek. Akkor ismét ki kell majd harcolni a légiuralmat.

Mint a harsona hangzik Brackeley rádióparancsa 7 óra 21 perckor: »Vigyázz! Támadáshoz visszafordulás ellenkező irányra, 155 fok, összeköttetés a 12. had által!« Amikor e figyelmeztető után egy perc múlva: »Hátraarc!« vezényszó következik, amikor az egész angol légi flotta minden repülőgépe a lehető legkisebb fordulattal megfordul, akkor mindenki átérzi a pillanat nagyságát és Brackeley genialis vezetését. Léleketelállító látvány — zárt kötelékben a legnehezebb mozgás, mely csak legmagasabb iskolázással lehetséges — összehasonlítható a német flotta hátrafordulásával a jütlandi csatában. Az ellenséget ez a tömegmozdulat annyira meglepi, hogy a legkedvezőbb pillanatot a tüzeléshez, az angolok visszafordulását nem használta ki.

Eddig az angolok visszavonulásban voltak, most előre mennek! Az angol flotta eme hirtelen frontváltása az ellenséget két oldalról átka-rolja: keleten Cooper oszlopa, az 1. és 2. had, megerősítve a 9., 10. és 11. haddal, melyek eddig legkevesebbet voltak harcban, nyugaton a többi hét had, most a 12. haddal az élen.

Most már nincsen komoly ellenállás a franciaíknál. Az escadrille-ok is feloszlanak, repülőgépek összeütköznek, leperdülnek másokkal együtt, fekete benzinfüstszályok gomolyognak belőlük. Egyesek lefelé próbálnak kitörni, épységüket eszeveszett menekülésben keresik. Hiába próbál az amúgy is erősen igénybevett 3. francia vadászezred beavatkozni, hogy a bajtársakat tehermentesítse. Ott is csak rendetlen csoportok vannak egységes vezetés nélkül.

Utoljára Brackeley számára még egy meglepetés jön: 10 Blériot-escadrilles jelenik meg hirtelen délkeletről a harcterületen szélesen szétvont alakzatban. Ezek a 11. nappali bombázóezredhez tartoznak, mely menetben volt állomáshelyéről Metzről a Brüsszel körüli repülőterekre, a G. A. R. G. parancsnokának a földről adott rádióparancsa alapján. Eredetileg Cooper hadai ellen voltak irányítva, s azután Amiens felé lekanyarodtak. Gyanútlanul, mit sem sejtve hirtelen a 100 nappali bombázórepülőgép a levegőben, csak géppuskával vannak felfegyverezve, bele a brit oroslán torkába. Még mielőtt magukhoz térhetnének, 1000 méterből az angol géppuskák összpontosított tüzébe kerülnek, körülveszik őket és néhány perc alatt állományuk egynegyedét elvesztik. A maradvány lefelé megröpköd.

Brackeley tudja, hogy a mélységbe való üldözés kilátástalan volna — az ellenséges gépek mégis elmenekülnének — és a G-repülőgépek lent alacsonyan csak oktanul volnának veszélyeztetve. Az angol századok most 5000 méterbe kerültek, máris megjelennek az amiensi légvédelmi ütegek vastag robbanófelhői. Néhány mélyebben repülő angol felderítőrepülőgép gyorsan ködfelhőket bocsát ki, hogy a G-hadakat az alulról való látás alól kivonják. Nem tagadható, a légvédelmi tüzérség is hatalmasan fejlődött 1918 óta és automatikus irányzóeszközeikkel kellemetlen találati pontosságot értek el.

7 óra 32 perckor Brackeley tábornok parancsolja: »Gyülekezés, irány 325.« Csak 7 percig tartott az ellentámadás. Az ellenség veszteségei súlyosak voltak, de sokan lefelé menekülve, saját területre jutottak. A lényeges azonban az

az erkölcsi fölény volt, melyet az angol légiflotta bekalapált a franciákba. A fölényt elérték, melyben ettől az első háborús naptól kezdve az egész brit légiflotta hitt, a légiflotta főparancsnoktól a legfiatalabb szerelőig.

Az önálló háború vezetésére hivatott »Groupe ment d'Aviation de la Réserve Generale« kötelékei közül a 2. vadászrezred (Strassburg) és a két éjjeli bombázórezred kivételével már mind tűzben voltak. Az 1. vadászrezredet már Paris fölött leküzdötték. A beauvaisi légicsatában a 3. és 4. vadászrezred (összesen 200 egység) és a 11. és 12. nappali bombázórezred (összesen 200 egység) vett részt. Ez a franciák számszerű fölényét jelentette 2:1-hez. Persze minőségben egyenrangúaknak az angol G-repülőgépekkel — repülőtulajdonságokban talán még fölényben is — csak a 100 Breguet-61 és a 80 Devoitine harci négyüléses mutatkozott, mert azok is gépanyúkkal voltak felfegyverezve. Ezen kívül a franciák a saját területük fölötti harc előnyével is rendelkeztek, nem voltak irányhoz kötve, szabad mozgásuk és jobb megvilágításuk volt. Győzni azonban a Brackeley által megszervezett békeiskola győzött, mely nélkül a vezér ügyes harcászata nem érvényesülhetett volna. Neki volt fenntartva az a történelemben oly ritkán adódó szerencse, mely például nem adatott meg Tirpitznek, a német flotta összekovácsolójának.

Amikor a repülőhadak Cap Dunge nes irányba fordultak, amikor a Csatorna alattuk feküdt, egyszerre csend lett a G-46-oson. Félelmetes csend az utolsó óra sok csattanása és ropogása után. Csak a motorok megszokott zúgása hallatszik.

Clements kijön az elülső harcállásból. Arca teljesen lőporfüstös és olajos. Mohón iszik a thermoszüvegből. Még 44 lövés maradt az elülső gépágyúnál. Ő még nem tud semmit abból, ami időközben hátul történt: Taylor haláláról, a beszorult magassági kormányról, az összelőtt parancsnoki toronyról. Csak a sebesült Crawleyt látta a folyosón feküdni. Dismore odamegy az elülső gépágyúhoz, homlokát és arcát egy szilánk összekarcolta. Csak jelentéktelen hússeb, szemei hál' Istennek sértetlenek maradtak. Elks hátrafelé figyel a hátsó géppuskaállásból. Wade közben a szárnyban lévő keskeny folyosón odakúszott a második jobb motorhoz, babrál rajta és íme negyedóra múlva tényleg újra megindul: Az olajvezetékét lőtték el.

Winton végre lemehet Crawleyhoz. összegöngyölt takarót toltak Crawley nyaka alá. Arca sárga és beesett. De él. Winton föléje hajlik, átfogja barátjának hideg, nedves kezét. »Szegény, kedves Mark.« Crawley kinyitja szemeit. Kérdő pillantás, melyet Winton rögtön megért: »Mi újság odakint?« »Győzelem, győzelem, minden rendben. Félóra alatt Angliában vagyunk, otthon.« Crawley kék szemei fénylenek. Halvány ajkai mozognak, de nem tud beszélni. Levegő után kapkod, sóhajtva nyögdéssel, láz remeg át testén. Winton egy második takarót hoz, elővigyázatosan betakarja vele Crawleyt, mint egy gyereket. Oh, csak tudna valamiképen segíteni rajta! Nem szabad meghalnia, élnie kell. Winton azonban már nem maradhat tovább barátja mellett, Williamset fel kell váltania. Mintha Mark eltalálta volna gondolatát, ismét kinyitja szemeit és búcsúzásképen sokáig megszorítja kezét. Winton érzi, miként nedvesednek

meg szemei, gyorsan összeszedi magát, a vezető-részbe megy és Williams őrmester mellé ül a kormányhoz. Az barátságosan és megértően int neki nyílt tengeri-medve arcával.

Cap Dungeness látható. Légy üdvözölve, szent angol föld! 1000 méterre siklanak.

A légiflotta nem repül vissza békerepülő-terekre. A 3. had Tunbridge Wellsnél nyugatra elkanyarodik. Félóra múlva Morris hadparancsnok vezetőgépe ereszkedik le Marlborough-nál, az A-század követi, leszáll. Most a B-század is leszáll. Már csak négyen vannak: a G—48 és a G—50 hiányzik. A motorok leállnak, — csend. Meleg, fűszeres nyári levegő, széna- és thianszag száll fel és körülcirógatja őket. A föld, az élet újra elérte őket.

Hat méterre vannak a föld fölött — Winton óvatosan felveszi a gépet — csak semmi fölösleges kormányozdulat, mert a megsérült kormányfelületben nem lehet nagyon bízni és Marknak sem szabad semmi lökést éreznie. A hatalmas gumikerekek simán megérintik a földet, a futószerkezet rugói egyenletesen összenyomódnak, a gépfarok lesüllyed, a farokkerék gurul, a gép kifut, lassúbb lesz, Winton meghuzza a fékeket.

Két motorral gurul a gép a pázsiton a hangárokhoz, melyek ott rejtve a fák között fekszenek. A legénység odaszalad. Lépcsőfokokat tolnak oda. Clements egy sebesültszállító gépkocsinak int. Két sebesültvivő elővigyázatosan kiemeli Crawleyt a takarókból és hordágyra helyezi. Winton a vezetőülésen áll, széttolta az ablakokat és lenéz. Félelem, iszonyú félelem bénítja. »Oh Istenem, csak azt ne!« Egy orvos jön futva a sebesülthöz. A hordágy fölé hajlik,

a pulzust tapogatja, fülét a sebesült mellére helyezi — és fejét rázza. Winton zokogva lerogy a vezetőülésre. Ekkor egy széles kéz anyásan simogatja meg a haját — feltekint Williams őrmester becsületes, jó arcára, melyen lassan két nagy könnycsepp gördül végig.

A 3. had repülőkikötője Marlboroughtól gépkocsival 20 perc alatt elérhető és közel fekszik a bristoli vasúthoz. Főként mezőgazdasági vidék ez kis tanyákkal. A gyönyörű parkok Öreg fái között kastélyok, nagy mezőterületek és kis erdőrészek fekszenek. A tér három irányban szabad, a negyedikben kis erdő húzódik az országútig és vasútig. Ennek az erdőnek a szélén három hangár áll szélesen szétvonva, egyenlőtlenül elosztva, zöld, barna foltokkal és sávokkal burkolva. A vasútvonaltól mellékvágány ágazik ide és vezet, miként az út a fák alatt a hangárokhoz. A hangárok túlkicsinyek a hatalmas G-repülőgépek elhelyezésére, de ezek az óriásfémadarak nyugodtan állhatnak a szabadban. A hangárok műhely- és raktárként szolgálnak. Mindenről gondoskodás történt, földalatti üzemanyagtároló helyekről, elektromos szivattyúkról, távolabb a töltések között a bombák és lőszer pincéi — szintén összekötő vágányokkal. Saját villanyközpont gondoskodik világításról, ha a távvezeték felmondja a szolgálatot. Villanytáligák állanak készenlétben nehéz terhek elszállítására. A legfontosabb megmunkálógépek, a motorszerelőműhely és anyagraktár a bal hangárban van. Mellette betonfedezékek vannak. A távbeszélő és rádióközpont egy betontömbben különállóan van elhelyezve.

És mint itt. úgy a légiflotta összes hadainak

hadirepülőterei hosszú békemunka alapján készítették elő és kitűnő ellátási bázist képeznek. A békerepülőterek — legtöbbször London körül — most ki vannak ürítve. Túlkenyelmes célt képviselnének az ellenséges légitámadások számára. Azután túlságosan sűrűn is fekszenek egymás mellett, túlságosan Londonnak, gyárainak és iparnegyedeinek közelségében.

Most a légiflotta 12 hada 250 km-re van szétvonva, repülőtereken., melyek szétszórva fekszenek távol az iparkerületektől sűrűn összeszorított lakosságával. Különleges kábelhálózat és rádióállomások kötik össze a repülőtereket a légiflotta főparancsnok állomáshelyével, mely Readingben van.

Ezek a hadirepülőterek nem találhatók meg oly könnyen az ellenséges légifelderítés által. A tengerpartig a távolság 100 kilométer, úgyhogy a francia repülőgépeknek először hosszú előnyomulást kell végezniök az ellenséges terület fölött. Kentben vagy Surreyben a légiflottának egy pillanatig sem volna nyugalma. Folytonos légiriadók és légvédelmi tűz zavarná. A nyugalom azonban szintén fontos, ha az erőket további feladatok ellátására jó állapotban akarjuk fenntartani. Nyugalom kell a kimerült hajózó személyzetnek, a javítási munkálatokhoz a repülőgépeknél és motoroknál. Azonkívül a partokhoz közelfekvő repülőterek a csapatrepülő egységek által vannak megszállva, melyeknek szoros helyi összeköttetésben kellett a szárazföldi hadsereg hadosztályaival együttműködniök.

A légikikötő parancsnoka, Clarke őrnagy, öreg repülő, ő vezette személyesen kiépítését. Igen büszke birodalmának mintaszerű rendjére. A segédszemélyzetet a marlboroughi könnyű

sportrepülő klub tagjai alkotják. A repülőhad műmesterei, a szerelők és egyéb földi személyzet egy órával a had elrepülése után berakodtak a vasútra és 11 órára fognak beérkezni.

Winton felébredt fájdalmas kábultságából, amint Clements belekarol és magával viszi. Erdő-árnyas, kavicsos út vezet az egyemeletes lakóbarakkokhoz. Kicsi, de szellős hálókülönbözőségekre vannak benne, 3—4 ágygal, szekrényekkel. Falai friss, barátságos színnel vannak befestve. A barakkok végén fürdő- és zuhanyozóhelyiségek vannak. A marlboroughi aero klub még szappanról, kézi- és fürdőtörülközőkről is gondoskodott. Milyen jól esett, hogy levethették ruháikat és meztelen testtel a zuhany alá állhattak. Boldogan lubickolnak, viccek röpködnek ide-oda. Valaki elővigyázatosan még egy borotvakészüléket is elvitt Paris fölé és a légicsatába, mely most használatra sorbamegy. Az étkezés gongya már megszólal. Az élet jogait követeli, az utolsó komoly órák feledésbe merülnek. Kint a nyitott verandán terítve vannak a reggeliző-asztalok. Alaposan hozzáfognak. Wintonnak úgy tűnik minden, mint egy álom. Szinte szégyenli mohó éhségét, amint lelki szemei előtt távoli imbolygó árnyként halott barátjának képe emelkedik fel előtte.

A beszéd tárgya természetesen a Paris elleni bombatámadás és a Franciaország fölötti légicsata. Most a fiatalok vannak soron, hogy az öreg Clarke repülőőr-magynak, aki mint házigazda, asztaltól-asztalhoz megy, hárijánosságait elmeséljék. De ő örül friss fiainak és humorteljesen mosolyog. Csak ha túlerős valamely mese, emeli fel fenyegetőleg az ujját. Mindannyian rajongnak » Brack «-jukért.

Sok megszokott arc hiányzik. Mindenki ludja ki maradt oda a bajtársak közül. A hosszú Danson nevetése már nem hallatszik. De általában kerülnek azt, hogy a halottakról beszéljenek. Ha az események élénk ecsetelésében valamely halott neve kerül szóba, megakad a társalgás.

Egy korty kávé — alkohol tilos a légiflottában! — az első cigaretta oly hosszú idő után mily pompásan ízlik a meleg nyári levegőn.

Ekkor Morris hadparancsnok int: »Uraim, kérem aludjanak 14 óráig. Az alvás szolgálat. Aludjak ki magukat alaposan. Mert nem tudjuk, mikor lesz Brackeley tábornoknak ismét szüksége ránk.«

Amikor Winton friss ágyában kinyújtózkodik, hirtelen ellepi az éj egész fáradtsága és mélyen, erősen alussza a fiatalság álmát.

Míg a repülőszemélyzet alszik, sietősen folyik a munka a hangárakban és repülőgépek-nél. A műszaki személyzet beérkezett. A gépek alapos átvizsgálása következik. Egyetlen repülőgép sem maradt teljesen épen. Géppuskalyukak, gránátszilánkhorzsolások a legkisebb károk — csak emlékértékűek! Minden század műmestere félóra múlva jelenti észleleteit a repülőhad mérnökének. Ő dönti el, mely nagyobb javítások veendőek először munkába. Most ugyanis arra irányul minden, hogy a zöm mielőbb startképes legyen. Külön vonattal tartalékmotorok érkeztek be. a kicserélés a gyakorlott műszaki személyzettel gyorsan történik. Hosszadalmasabbak azonban a javítások a repülőgépeken, mint pl. a G—46 szétlőtt közép tornyán. A munka kemény dala hangzik: szegecsek kopácsolása, bádogfűrészek sercegése és recsegése, hegesztők sípo-

lása. Minden repülőhad a párisi repülésnél ke-
reken 50 tonna üzemanyagot használt el. De az
ország belsejéből már gördülnek a vonatok cisz-
ternakocsikkal a repülőhadak légikikötői felé,
hogy az ottani nehézolajtartályokat feltöltsék.

A 3. repülőhad távmondata a légiflottafő-
parancsnok utánpótlási felügyelőségéhez:

»3 G-repülőgép elveszett. Több, mint 50%
megrongálódott. Két gép tengelyen a gyárba
szállítatik. 14 óráig startkész 10, 18 óráig 12.
Június 10-én 12 óráig: 13. Julius 12-én 12 óráig:
11 repülőgép.«

A repülőhad távmondata a légiflottaparancs-
nok személyi utánpótlási felügyelőségéhez:
»Veszteségek:

Eltűnt: 3 repülőgép személyzete; G—42,
G-48, G-50.

Halott: Az A-század parancsnoka,
a G—46 parancsnoka.
2 gépágyúlövész,
1 repülőgépvezető és
2 szerelő.

Sebesültek:

Súlyosan: 1 repülőgép vezető,
1 rádiótávíráshoz.

Könnyen: A G—43 parancsnoka,
1 bombatiszt,
1 repülőgépvezető,
1 gépágyúlövész és
3 szerelő.«

A hadiállapot bekövetkezésével a Paris fölötti parancsnokságot a katonai kormányzó vette át, akinek a Szajna-prefektus, a rendőrprefektus és a városi közigazgatás is alárendeltetett. Lefébre tábornok már 8-áról 9-ére hajló éjjel körülbelül éjfélkor beérkezett törzsével a Mont Valerien erődjébe, melynek betonkazamattáiban a távbeszélőkábelek összefutottak. A földalatti kábelkötelek azonban már az első bombák bevágódása után a városban sok helyütt megszakadtak. Ezért a kormányzó 10 óra tájban, tehát csak 3 és $\frac{1}{2}$ órával az angol támadás után tudott futólagos képet kapni a katasztrófáról, ahogyan az gépkocsival és motorkerékpárral befutó jelentések alapján kialakult. Ijesztő világossággal mutatkozott az, hogy a támadás szisztematikus terven alapult azon céllal, hogy a főváros hatalmas életorganizmusa megsemmisíttessék.

A belvárosban lévő negyedek, a Rue de Rivoli, a tengerészeti minisztérium és a francia bank közötti boulevardok romokban hevernek. A Szajna balpartján a Quai d'Orsay és katonai iskola környéke egészen a Szajnaszigetig lángban áll: a külügyminisztérium, képviselőház, rendőrprefektúra, igazságügyi palota. Azonban sokkal veszedelmesebbek voltak a város külső részéből befutó jelentések. A rendező pályaudvarok sokágú sínhálózatukkal, a vasúti javítóműhelyek Porte de Clichy és Porte de la Chapelle

St. Denis körül, mind szét vannak rombolva. Ezáltal az állami északi és keleti vasutak északról és keletről összefutó vasútvonalainak csomópontjai el voltak vágva. A St. Lazare-i és Északi személypályaudvar kevesebbet szenvedtek. Óriási volt a pusztítás délkeleten Bercynél kétoldalt a Szajna mellett, ahol a Lyonból és Orléansból jövő vasútvonalak betorkolnak. A Pont National vasútihidját telitalálat érte, most belelóg a folyóba. A Quai de Bercy raktártelepei egy lángtengert képeznek. Szerencsétlenségre a közelben két gázgyár és egy elektromostelep fekszik, melyek a délkeleti városrészeket látják el. A montparnasse-i teherpályaudvar is sok napra van kikapcsolva.

Lefébre tábornoknak nem volt kétsége az iránt, hogy mit jelent ez a rombolási öv Paris körül. A megszokott élelmiszerellátás nélkül, villanyerő és világítás nélkül, közlekedési eszközök nélkül és távbeszélő hiányában Paris csak egy kősvatagba bepréselt 3 milliós kaotikus embertömeg. A természetellenes emberfelhalmozódás nagyvárosokban éppen csak a modern közlekedési és ellátási technika révén lehetséges. A hosszú békeévek alatt mindenki — a bankigazgatótól a legegyszerűbb munkásasszonyig — legtermészetesebbnek vette, hogy csak meg kellett fordítani a víz-, gáz- és villanyvezeték csapját, hogy víz, tűz és világosság legyen a szobában. Hogy ehhez vízművek, gázművek, elektromosművek művészi organizmusa kell komplikált elosztószisztémákkal ez feledésbe merült. Hogy kerüljenek az emberek közlekedési eszközök nélkül munkahelyeikre? Hogyan maradjanak a gyárak villany és szénszállítmányok nélkül üzemben? A földalatti körvasút és közúti villa-

mos megbénult. Egyedül az autóbuszvonalakkal lehet még számolni. Az ipari elővárosokat erősen megviselte a támadás. Különösen St. Denist és Pulteauxot. A billancourti Szajnaivben fekszenek a hatalmas Renault művek. A szajnai víziúton érkeznek a vas- és acél fémgyártmányok és egyidejűleg Északfranciaország szene, hogy itt a nehézipar különböző ágazataiban a készáruig feldolgozást nyerjenek személy- és tehergépkocsik, repülőmotorok, traktorok, tankok alakjában. Nem messze fekszenek Farman repülőgép- és motorgyárai. Farmannál és Renaultnál a pusztítás oly nagy, hogy a munka felvételéről még a részletágazatokban is csak hetek múlva lehet szó. Hasonló a helyzet a hadfelszerelési ipar többi gyárainál, amelyek kedvezőtlenül Paris közvetlen közelében vannak koncentrálnak. Mit segítenek a hatalmas költségekkel megépített munkásóvóhelyek, ha a montázshelyiségek értékes szerszámgépeikkel, az öntödék és erőközpontok mind összetörött meghajlott vastartók és romok alatt hevernek? Régen, a háború előtti években előrelátó francia politikusok már követelték a hadfelszerelési ipar kihelyezését Parisból a vidékre, de évről-évre ismételtén kitolták ezt a rendszabályt, mert a költségek túlnagyok voltak. Most már késő volt.

A legsürgősebb az embertömegeknek a városból való eltávolítása. Minden késlekedés mélyebben vezet a káoszba és anarchiába. A kiürítést meg kell szervezni. Lefebre tábornok minden autóbusz és gépkocsi lefoglalását rendeli el. Ingaforgalmat rendeznek be a városból a környékre 20—30 km-es körletben. Minden félórán egy-egy szállítmány indul a Marsmezőről, a Place d'Italie-től és a Place de la Ré-

publique-ről. Az autóbuszokat megrohamozzák, a tehergépkocsikon az emberek fűtőkben lógnak. Rendőrség és katonaság rendet igyekszik teremteni a tolongásban. Szükségessé válik az autóbuszoszlopokat géppuskás gépkocsikkal kíséreni, mert különben útközben megrohamozzák őket. Az üres oszlopok kint, a még épségben lévő környező vasútállomásokon élelmiszereket rakjanak fel, hogy a városba élelem szállíttassék. Mert rövid idő alatt minden háztartásban ki kell fogynia az élelmiszereknek. De hogyan legyen az elosztás megszervezve? Oszszanak ki élelmiszer jegyeket?

Délután befutnak az első riasztó hírek az északi és északkeleti negyedekből és munkáselővárosokból. Barrikádokat emeltek és kommunista agitátorok lázadásra uszítanak. A 31. gyalogezred laktanyáját megrohamozza a tömeg, a legénység tétlenül nézi és lázadozik. A tiszteket megölik. A rendőrséget és tűzoltókat a lázadó városnegyedekből vissza kell vonni és a belvárosban összpontosítani. Az oltási- és mentőmunka ezáltal kérdésessé válik.

Fosztogató apacsbandák végigvonulnak a füstölgő negyedeken. A nagyváros mocskos üledéke a felszínre kerül. Kirabolják az áruházakat és élelmiszerüzleteket. Egy csapásra minden élelmiszer eltűnik és máris megkezdődik a titkos lánckereskedelem örületes ártöbblettekkel.

Paris bűvkörében a mozgósítás megakad. A laktanyába igyekvő tartalékosok nem jutnak közlekedési eszközökhöz. Másokat a család iránti aggodalom tart vissza. Mindig többeket és többeket félemlít meg az utca terrorja — »sztrájtörők!« — ordítanak rájuk — és így

olthon maradnak. Lehetetlent nem lehet követelni.

A Parisban állomásozó aktiv csapatok be rakása és elszállítása lehetetlenné válik, mert a pályaudvarok és vágányok el vannak rombolva. Sok vasutas nem jelenik meg szolgáltatételre. Nem állapítható meg, hogy rosszindulatból, vagy a közlekedési eszközök hiánya miatt.

A Szajnahidakat és bejáratokat a belvárosba drótakadályokkal zárják le. Emögött géppuskák és gépkocsikon lévő légvédelmi ágyúk fenyegetnek.

A lázadás leverését a kormányzó a rendelkezésre álló kevés csapattal és rendőrséggel nem tudja megoldani. Lefébre tábornok 14 óra-kor felkéri a hadügyminisztert, hogy 3 tank-ezred, számos műszaki csapat, gépkocsioszlop, valamint megbízható gyalogezred szállíttassék fel vidékről és rendeljék őket neki alá, hogy Parist pacifikálhassa.

A kormány gépkocsikon Toursba menekült. Oda hívták be a képviselőkamarát és szenátust éjjeli ülésre. A képviselőknek csak harmada jelenik meg, a kommunista képviselők a káoszban alámerültek. A miniszterelnök viharos izgalom közepette olvassa fel a rövid kormánynyilatkozatot Franciaország hadbalépését illetően és bizonytalan időre elnapolja a kamarát. A köztársaság elnöke és a kormány egyetértenek abban, hogy az ország ebben a krízisben csak egy parlamentnélküli diktatúra által menthető meg. A háborút egyidejűleg kifelé és befelé kell vezetni. Szerencsére Franciaország túlnyomóan paraszt- és polgárnép. Veszélyes csak Paris, Lyon, Le Havre, Marseille

és az északi iparvárosok. Ezeket, mint a ragályosbeteg nyájakat izolálni kell. A kormányon belül a miniszterelnök, Renaudel, a hadügy-miniszter, Duval tábornok és a közmunkák energikus minisztere, Violette teljhatalmú triumvirátust képeznek. A többi miniszternek mellékszereppel kell beérnie.

Duval tábornok 12 órakor izgalmas tárgyalást folytat Chauvin tábornokkal, a G. A. R. G. parancsnokával. A kormány nevében követeli, hogy a francia repülők rögtön, még délután támadják meg Londont bombával. Chauvin ezt lehetetlennek tartja a nappali bombázóezredek és az 1., 3. és 4. vadászezred nagy veszteségei miatt, amelyeket a beauvaisi légicsatában szenvedtek. Duval tábornok ragaszkodik követeléséhez, kéri a startképes bombázó és vadászgépek számát és a London elleni támadást elrendeli kereken 200 egységgel délután és ezt követőleg az intakt éjjeli bombázóezredekkel július 9-étől 10-ére hajló éjjel.

Az angol légiflotta-főparancsnok hadiszállása egy gyönyörű vidéki kastélyban van London északnyugati részében, Reading és Windsor között. Gépkocsival egy óra alatt elérhető Whitchallból a most elzárt autóúton. A dombos partvidéken, messzenyúló erdő átvágásaival csendes nyári béke honol. Öreg tölgyfák festői csoportban állanak. A zöld pázsiton őzcsordák legelnek. Már régen megszokták a mellettük elsurruló gépkocsikat.

A kastélyhoz vezető földalatti kábelvezetékek már békében voltak lefektetve és a két rádióállomás tegnap délután óta van üzemben. A parancsadásnak ellenséges bombázók általi megzavarásával a Londontól való távolság és a kastély nehéz megtalálhatósága miatt alig kell számolni, mindaddig, amíg kémhírek által az álláspont helye pontosan tudomására nem jut az ellenségnek.

Brackeley tábornok segédtsíztjének utasítást adott, hogy eltekintve sürgős esetektől, 13 óráig ne keltse fel. A légiflotta a leszállás után felvonulási területében az első órákban a repülőkézség újra való elérésével van elfoglalva. Ez már régen meg volt szervezve és automatikusan kellett megtörténnie. Az utánpótlás felügyelősége és a felvonulási repülőterek parancsnokai voltak ezért felelősek. A főparancsnok beavatkozása és kérdezősködése csak nyugtalan-

ságot okozott volna a munkában. Amennyire fontos is volt Brackeley számára mielőbb megtudni a személyi és anyagi veszteségeket és ezáltal a hadak pillanatnyi harcos állományát, nagy vezérhez méltó önuralommal uralkodott nyugtalanságán. Néhány óra alatt teljesen tiszta képet kellett kapnia, további elhatározásainak végrehajtásához.

Amikor Brackeley most frissen és pihenten belépett a hadműveleti irodába, — a paliszanderes nagy ebédlő volt erre igénybevevő, melynek padlóig érő ablakaiból messzi kilátás nyílt — Guest őrnagy, az első vezérkari tiszt bemutatja a hadak jelentéseit. A veszteségek eléggé érezhetőek voltak, de nem állnak arányban az elért eredménnyel. A légiflotta 230 G-repülőgépéből 9 nem tért vissza, ezek francia területek fölött zuhantak le, vagy kényszerleszállást végeztek. Ehhez jön még 2 felderítő-repülőgép eltűnése. Nagyobbszámú gép megromlott és csak néhány nap alatt javítható meg. A veszteségeket azonban rögtön pótolni lehet a légiflotta anyagtartalékából. (30 darab G-repülőgép.) Az ellenséges veszteségek — már amennyire a gyorsan változó légiharcban megítélhető volt — lényegesen nagyobbak lehetnek és éppen a legmodernebb francia repülőezredek., a Breguet-61 és Devoitine-harci négyülékesek szenvedtek legerősebben.

Brackeley tábornok tea és pipa mellett hallgatja meg Christie kapitány, a nyilvántartási tiszt előadását az A-felderítőrepülőgépek időközben befutott jelentéseiről. A 21. éjjeli bombázóezred (Farman-Goliath) menetben volt megállapítva Nancyból Brüsszelbe és az ottani repülőtereken leszállt. Megszállt új repülőterek

Montdidiernél állapították meg. Valószínűleg a 22. éjjeli bombázóezred (békeállomás Chartres). A beauvaisi légicsata után a 11. nappali bombázóezred Gentnél, a 12. Cambraisnál szállt le. A 3. vadászezred úgylátszik Bailleul körül van, a 4. vadászezred visszatért Lilibé, ámbár ott Cooper reggel jónéhány hangárt felfordított. Az eddig üresen megállapított Poperinghe és St. Omer körüli repülőterek is élénk mozgást mutattak. Légifényképek alapján a földön álló repülőgépek Potez típusként voltak felismerhetők, melyekkel a strassburgi 2. vadászezred van felszerelve. Végeredményben az a kép alakul ki tehát, hogy a G. A. R. G. a francia keleti határról Északfranciaországba és Belgiumba, a Brüssel-Amiens vonalba lett összevonva, 250 km-re Londontól.

Egy másik asztalon fekvő térképeken az időjelző szolgálat vezetője bevezeti folytatólagosan az idő járás jelentéseket: erős kumulusképződés délben a Szajna és Somme között zárt felhőréteget idézett elő. Alsó felhőhatár 1500—2000 méterben. Délután zivatarhajlam. Az A-repülőgépek felderítése ezáltal ebben a területben megnehezült. Északfranciaországnak és Belgiumnak többi részében csak 2/10-es felhőzödés, könnyű délnyugati szelek. Tendencia: a felhősödés csökkenése, a magasnyomás folytatódása várható.

Kétséges, hogy a franciák erősen megviselt nappali bombázóikkal július 9-én délután át mernek-e jönni Angliába. Annál biztosabban fog azonban a 200 intakt éjjeli bombázógép az est beálltával Brüsseltől és Montdierből Anglia ellen startolni.

Mi az angol légiflotta következő feladata?

Még a mai délután meg kell támadni és a földön meg kell semmisíteni a francia bombázó-és harci repülőerőket. Elhatározás: az egész brit légiflottát támadásra vezeti a Montdidier-Brüsszel körletben lévő repülőterek ellen.

Guest őrnagy kiadja a rövid startparancsokat a hadaknak. Néhány perc múlva a 200 kilométer szélességben fekvő légikikötőkben szétszórt repülőhadaknál felszivítenek a szirénák. A következő parancsok az elviendő bombasulyt és löszert szabályozzák és a gyülekezést Aldershot-Croydon légtérben Londontól délnyugatra, 5000 méteres magasságban.

15 óra 08 perckor a G-300 vezérgépen az A-136 következő rádiójelentése fut be: »6 Blériot-escadrille 5700 méterben, Brügge körletében, irány 280.«

A jelentés rendkívül nagy fontossággal bír. Minthogy az escadrille-ok hadimagasságban repülnek, nem lehet repülőtérváltoztatásról szó, hanem csakis támadórepülésről, mely angol terület ellen irányul. 50 perc alatt, tehát 16 órakor az ellenség London felett lehet.

Most egymásután futnak be az A-repülőgépek jelentései, melyek mint a kopók követik a nagy vad nyomait. Egy további ellenséges csoportot — körülbelül 40 Bréguet és 6 vadász escadrilles-t — Betummé fölött állapítanak meg. Nem kétséges, itt erős francia bombázó- és vadászerek koncentrikus előnyomulásáról van szó Anglia ellen. Persze az ellenség még francia terület fölött van, de ha az angol légiflottának nem lett volna ennyire messze előrehajtott légi-felderítése és arra várna, míg az ellenséget az angol partok mentén felállított figyelő- és jelentőőrsök veszik észre és jelentik, akkor min-

den ellenrendszabály elkésett volna. Mert 100 kilométeres út van csak a doveri és folkes-tone-i krétasziklaktól Londonig — csak félórai repülés. Szerencse, hogy a hadak már gyülekezésben vannak.

Francia escadrille-ok vonulnak át Kent zöld mező- és sziklás partvidéke fölött. A kumulusfelhők lyukai között pompás mezők és parkok között fekvő kastélyokra, sötét bozótokra, cserjésekre és sövényhálózatra esik a pillantás. Feketén fénylő kátrányos utak futnak össze sugárszerűen még láthatatlan céljuk felé és éreztetik a világváros közelségét. Jobbról a széles Themse-torkolat csillan, mely a kumulusrétegben is széles sávot hasít. Dühösen és fogcsikorgatva áll az angol légvédelmi tüzéség legénysége a töltött csövek mellett. Kitűnő fülelőeszközökkel követhető az ellenség a felhők fölött, de csak véletlenül sikerül egy-egy felhőlyukon át néhány lövéssorozatot felküldeni. Egészen kilátástalan dolog és hozzá nem kevésbé kényes, mert a honi légvédelem néhány vadászszázada már a franciák körül röpköd és megkísérli az ellenséges kötelékek szétugrasztását. Fahangszerűen messze távolról géppuska kelepelés hallatszik a levegőből.

Mínthogy a szél délnyugatról jön, a franciák nagy ívben kikanyarodnak a Themsen át észak felé. Még nem kanyarodtak mindannyian szélirány ellenébe, amikor az angol 5., 6., 10. és 11. G-had nyugatról T-állásba fekszik a franciák elé és gépágyúiknak legnagyobb lösebességét kihasználva, tűzzel árasztják el a francia bombázórepülőgépeket. A francia bombázók először arra igyekeznek, hogy irányukat a City felé betartsák, de csakhamar belátják, hogy a bom-

bacélok merev megközelítése a harcban megbénítja őket. A harc, a harc most a legfontosabb. A 2. francia vadászrezd — 120 Potez típusú kétüléses — mely a bombaszázadokat kíséri, az angolokra veti magát. A 2. vadászrezdben Gynemer és Fonck szelleme és tradíciója él. Bajtársaik délelőtti csorbáját ki akarják köszörülni. De keserű szükségesség is a harc, mert csak a harc teszi szabaddá a visszarepülést. A francia bombázóezredek parancsnokai parancsot adnak a bombáknak célzás nélküli rögtöni ledobására. Főképen a gyéren épült keleti és északkeleti elővárosokban, Walthamstowra, Stratfordra és a Lea-völgyben esnek le. Az élen repülő 11. bombázóezred bombáiból 9 darab 500 kg-ost a Nyugatindiai-dokkokat, 7 drb. Greenwichet találja el, ahol az obszervatórium szeizmográfjait kivetik állványaikból.

Különben sem vált volna lehetségessé a célzott bombavetés a fontosabb céltárgyakra, mert 20 perc óta mesterséges ködréteg borítja London belvárosát, mely oly sűrű, hogy az utközlekedés is megáll. Szerencse, hogy az angolok szokva vannak a természetes téli ködhöz és kiismerik magukat benne. A közönség fegyelme bámulatraméltó. Semmi kiabálás, tülekedés a földalatti állomásokon a Viktoria és Charing Cross pályaudvarokon. Megrendíthetetlen egykedvűség sugárzik a bobbik (angol rendőrök) nyílt arcáról, akiknek széles vállai és fekete sisakjai, mint a sziklaoszlopok merednek ki a forgalomból.

Közvetlenül a bombavetés után a francia ezredek déli menetirányból délkeletre kanyarodnak Dover-Calais irányába. A négy G-had szám-

szerűen alatta áll a franciáknak és azok most már a bombák ledobásával teljes mozgásszabadságukat megint elérték. Ismételten csapnak le támadásra a gyors Potez kétülésesek nagykaliberű 13 mm-es géppuskáikkal, melyek csapódógyújtós robbanó lövedékekkel tüzelnek, hogy a nehézkes Blériotokat tehermentesítsék. Mindkét részről veszteségek állnak elő. Azonban ebben a légicsatában ismét mutatkozik az angolok fölénye a hadharcászatban, míg a franciák kötelékei harcközben mindig nagyobb és nagyobb rendetlenségbe kerülnek.

Az angol légiflottafőparancsnok a harc minden fázisát vezérgépéről követte és a légiflottának még távollévő, hadait rádióparanccsal a Dungeness-Dover körletbe irányítja, hogy ott a visszamenő ellenséget még elcsíphessék. A 3.. 4... 7. és 8. angol hadnak sikerül Ashford fölött beavatkozni a harcba. Ámbár még nem érték el a franciák magasságát, a 3.7 mm-es gránátok jól irányított tüze, mely alulról csap be a francia bombázókba, annál hatásosabb, mint-hogy a franciák a többi négy haddal azonos magasságban harcba állanak, le vannak kötve és semmiesetre sem veszíthetnek magasságot. Egyedüli elhárító rendszabály marad a mozgékony francia kétülésesek lecsapása, melyek azonban már lőszerhiányban szenvednek.

Csak nehezen tartanak össze az összelőtt francia századok a csatorna 40 kilométerje alatt. Egy bombázó és két vadász kétüléses lezuhan a sötét vízmélységbe. Friss francia vadászszázadok — ezek a 4. vadászrezd még harcképes maradványai — ugranak Calais felől a harcba és felvételi állást teremtenek. De ahogyan a francia gépek elérik a francia szárazföldet, nincsen el-

lenállás többé, a visszatérés a mélységbe való meneküléssé fajul. A gomolyfelhők alatt pár-száz méterrel a föld fölött igyekeznek a francia repülőgépek a legközelebbi repülőterek felé.

A G-repülőgépek utánlökése ezekbe az alacsony és a francia légvédelmi tüzérség által uralt légterekbe nem volna ésszerű. De ha a gépágyúval és géppuskával való üldözés a levegőből meg is szakad, bekövetkezik annál inkább bombával.

Az előnyomulás alatt Brackeley tábornok már kiutalja a célokat a bombahadaknak. míg az angol légiflotta első megsemmisítő csapása reggel politikai és hadászati okokból az ellenséges főváros ellen irányult, addig jónak látszott most a levegőben legyőzött ellenséges repülőerőket a földön is megfogni. Miként a mesebeli Anteusba a föld érintésével új erő ömlik, akként egy megvert légiflotta is alapjain gyorsan újra magához térhet. Nem szabad tehát nyugalomhoz jutnia, hangárait, benzines lőszerraktárait, műhelyeiket kiméletlenül szét kell rombolni és a leszállómezőket is használhatatlanná kell tenni. Ez a legjobb eszköz arra, hogy a további támadórepülések az angol anyaország ellen csirájában elfojtassanak.

Most már nem volt szükséges az angol légiflottát a támadáshoz zárt alakzatban vezetni. A franciák részéről csak egyes ellenséges felderítő repülőgépek és egyik-másik vadászszázad volt a levegőben. Most mutatkozott csak a két légicsata, a beauvaisi és a London feletti teljes hatása: az angol légiflotta uralja a levegőt! Amikor most az angol hadak széles arcvonalon megtámadták az ellenséges repülőte-
reket Montdidier és Brüssel között, zavarta-

lanul közelíthették 11103 és bombázhatták céljaikat. Még sok francia repülőgép állt a hangárok előtt, melyek résztvettek a London elleni támadásban, amikor kint a hangárok előtt a levegőben félelmetes süvítés hallatszik és robbanások megrázzák a földfelületet. Tehetetlenül és vak dühhel kellett a francia repülőknél látniok azt, ahogyan derék gépeiket bombaszilánkok szétszakítják, ahogyan házmagas lángok csapnak fel a bomba- és benzinraktárakból. A betonóvóhelyek rossz levegőjébe szorultak, csakhogy életüket megmenthessék. Egyesek még megkísérelték, hogy a felszökő földszökőkutak között startoljanak, mások kintmaradtak és karbatett kezekkel, dacosan összeszorított ajkakkal kihívják a sorsot a bombák pergőtüzében. — Céltalan áldozat! A légvédelmi ágyúk örülten ugatnak felfelé az ellenség felé, de egyes felhőtömegek még mindig megnehezítik a robbanópontok megfigyelését. Milyen kárt is okozhatott egy-egy szilánk a fémfelületekben és törzsekben, hacsak nem talált el vitális részt. Egy telitalálat pedig véletlennek tekinthető.

A 17 és 18 óra közötti július 9-i délutáni óra a francia repülés fekete órája volt. Ettől a csapástól soha többé nem tudott magához térni.

Amikor Brackeley a repülés után este windsori álláspontjára visszatér, az utolsó jelentések mellett bemutatják neki a londoni esti újságokat is, amelyek — a cenzúra által alig korlátozva — nagy garral hozzák a franciák London elleni bombatámadását és csak pár sorral számolnak be a saját légiflotta eredményéről. A francia bombák 83 embert öltek meg és 124-et sebesítettek meg. De ezek a veszteségek

csekélyek lehetnek a Paris elleni reggeli támadással szemben, melyekről természetesen minden hír hiányában, nincsenek hátborzongató, szenzációs jelentések. E sajtóhírek révén a közönségben teljesen hamis képnek kell keletkeznie. Brackeley tábornok azonnal előadásra jelentkezik a miniszterelnöknél és keresztülviszi, hogy törzsének egy vezérkari tisztje az összes repülőhírek előzetes cenzúrázásával lesz megbízva.

Amikor beszámolóját a hadügyminiszter és admirális első lordjának jelenlétében a következő szavakkal fejezi be: »Az angol légi flotta győzött — Anglia győzött«, a miniszterelnök szkeptikus mosollyal jegyzi meg, hogy még csak az első mozgósítási nap estéjénél tartanak és sem a flotta, sem a szárazföldi hadsereg még egyetlen lövést sem adott le. »De bár igaza volna, kedves Brackeley.«

Hosszú forró nyári nap után az éj sötét árnyékát borítja Angol- és Franciaország fölé. Az öreg föld mohón issza fel a frissítő harmatot, a fakoronák között az éjszakai szél szalad végig és puha kézzel simogatja az éréshez közelálló rozsföldeket. De a népek városi és falusi hangyabolyaikban a háború örületében vonaglanak. — Gyűlölet, gyűlölet ömlik milliók fejéből és szájából itt és ott — gyűlölet a másik nép ellen, mellyel még 18 évvel ezelőtt vállvetett fegyverbarátságban küzdöttek. A háborús gyűlölet felhői óráról-órára sűrűbbek lesznek és félelmetes gyorsasággal fertőzik meg az agyakat. A háborús láz ragálya ellen nincs mentség. Ismét megfogta az embert, a vérrészeség kitört, állati ősidők mélységéből.

Éjszaka — aki az utolsó európai háborút végigküzdötte, tudja, mily megváltó varázs van ebben a szóban. Az iszapos tölcsérből felemelkedhetett a gyalogos, hátulról zörögtek a tábori konyhák és sebesültvivőkocsik. Ámbár a sötétségben is voltak tűzrajtaütések és járőrök kézigránát csatározásai az elülső árkokban — de látni nem láthatott az ellenség. Az éj sötétsége megbénította szemeit.

Azok azonban, akik hátul voltak a tüzérségi tűz övéen kívül, a tartalékok, törzsek, a hadtáp hatalmas utánpótlási szervezete, a kórházakban, vasúti állomásokon, raktárakban lévők

— felfigyeltek az éjszakai égre és a tompa motorzúgásra. Hogy gyűlölték ezt a hangot, mely felfrissítő álmukat elrabolta, vagy lázas munkájukat zavarta meg. Nappal a nehezen megterhelt, lassú és kevésbé emelkedőképes repülőgépek nem merészkedhettek az ellenséges háterszágba. Már az arcvonalban a légvédelmi tüzéség és vadászrepülőgépek könnyű zsákmányai lettek volna. Így sötétben keresték útjaikat a nagy hadtápvárosokhoz és a fényszórók és légvédelmi zárótűz által alig zavarva, a vasúti gócpontokra, lőszerraktárakra és parancsnoksági szállásokra rakták ki bombáikat.

Ez 1918 óta megváltozott. Amióta a rohamosan fejlődő repülőgép technika légidreadnoughtokat teremtett, amelyek nagy magasságokba emelkednek és erős fegyverzetük révén maguk is védekezhetnek, nem kellett a bombázóknak a napvilágtól félniök. A nappali bombázás hatása nőtt, mert csak nappal lehet kis tárgyakat felismerni és a célzótávcsővel megközelíteni. Csak lassan tört át annak felismerése, hogy a bombázás súlypontja a nappalon fekdjék. Először az angol légiflottánál Brackeley szellemi behatása alatt. A franciák még a tradicionális nappali és éjjeli bombázás, megkülönböztetésénél tartottak. Az 1938. évi háború kitörésekor az éjjeli és nappali bombázóik aránya még 3:5-höz volt.

Csak *egyetlen* hadat, az 5.-et vetette be az angol légiflotta főparancsnok a Paris elleni támadásra a július 9-éről 10-ére hajló éjjel. Az ellenséges fővárost nem volt szabad pihenni hagyni. Egyenkint, 10 perces időközökben követi egymást a 19 G-repülőgép — oda és vissza külön útvonalon —, hogy a sötét éjszakában

az összeütközés veszélye ne fenyegetsen. Mint-hogy hosszabb légi harcokkal éjjel nem kellett számolni, felemelték a bombasúlyt a lőszer terhére és 23 óra 12 perc és 2 óra 22 perc között a nehezen megpróbált városra mégegyszer 24 tonna robbanó, 10 tonna gázbomba és 1280 drb. 25 kg-os gyújtóbomba esett. A békeidők felfogásával ellentétben ennél az angol bombatámadásnál csak kevés gázbomba használtatott fel. A brizáns és különösen a gyújtóbombák hatását joggal nagyobbra tartotta az angol vezetés, mint az elgázosítást. A gázbombák célja mindenekelőtt az volt, hogy a lakosságot állandó »gázfélelem« alatt tartsa és gázálcok alá kényszerítse. Most az egyszer, éjjel, találmra kellett a bombákat ledobni, mert a Mont Valérien-i és Fort de Vincennes-i fényszórók által megvilágított köd az egész párisi belvárost beborította. A fényszórók ellen a repülőgépek világítóbombák ledobásával védekeztek, melyeknek ejtőernyői a különböző, óraműbeállítás szerinti, magasságban nyíltak ki és gyújtották meg a világítóanyagot. Fényes világításuk a két és fél perces égési időtartam alatt vakította a földi figyelőket és utána a sötétség még feketébbnek tűnt. A világítóbombák felfelé árnyékolva voltak, úgyhogy a felette elszálló repülőgépre nem esett a fény. Közbe belevillantak a légvédelmi ütegek vörösessárga robbanópontjai — hatalmas tűzijáték a fekete égbolton — grandiózus látvány a nemrésztvevő néző számára — felfelvillanó pokoli tűz a szegény párisiak számára, akik ismét három kínzóan hosszú óra alatt összezsúfolódnak a bombainferno csapásai alatt. A teljes sötétség — mert már a reggeli támadás megszakította a villanyvezetéseket —

emeli a borzalmas éjszaka félelmeit. Megmerevedve és érzéketlenül lapulnak az emberek pincékben és lyukakban, minden akarat megszűnt — egy gondolat tölti el csak a fáradt agyakat: »Becsap-e, vagy nem csap be? Most? Vége! Odaát becsapott.....közelebb, közelebb jön!«

Ezen az éjszakán minden rend felbomlott. Ember-ember ellen áll fel, a meztelen önfenntartási ösztönben. Vad ősidők ösztönei törnek át az erkölcs vékony fedőrétegén..

Az utcákon a menekülők tömegei összeütköznek a csőcselékkel. míg felülről a láthatatlan ellenfél bombái zúdulnak le, lent véres utcai harcok keletkeznek. Gránátok seprik végig a Boulevardokat és géppuskák kelepelnek páncélgépkocsikból. Lefébre tábornok személyesen vezette a tisztítómunkát és július 10-én 3 órakor reggel elesett az Északi-pályaudvar körüli utcai harcokban. Közelállt annak gyanúja, hogy egyik katonájának golyója orozva terítette le hátulról. Sok helyen vörös zászlók lengenek. Moszkva messzire ható rádióadóival felhívja a francia proletariátust a burzsoázia és kapitalizmus elleni harcra.

Reggel 8 órakor Duval tábornok beérkezett Mont Valérienre. Beszüntette a lázadó városnegyedek elleni támadásokat. Parist azonban kívülről teljesen elzárja és elvágja a külvilágtól. »Hagyjátok Parist megdöglenni!«

A Francia Bank romjai alatt pedig acél- és betonvárban alszik Franciaország szörnyű nagy aranykincse. 30 méteres mélységben, érintetlenül az angol bombáktól. De már nem lehet bízni az arany öreiben, a bankszemélyzetben és rendőrségben. Tiszti személyzettel hordatják ki a sárga rudakat és tankokon kísérik ki a káoszról a Toursban székelő kormányhoz.

Július 10-én, a második háborús napon az angol légiflotta újólagos támadásokat intézett; Paris, Brüssel, Antwerpen., Mons, Charleroi és Lille ellen, hogy a lakosságot tovább terrorizálja és az ipartelepeket szétrombolja. Az angol hadvezetés a francia békeelőkészületek alapján számolt a franciák partraszállásával Kentben. Feltételezték, hogy az annyira ártalmatlannak elnevezett »Armée de Couverture« (magyarul: fedező hadsereg), mely a valóságban támadó hadsereget képvisel, hadosztályait a franciák átvetik a Csatorna legszűkebb részén. Ezek a csapatok már békében teljes hadiállományon, ütőképesen állottak, nem kellett tehát őket először mozgósítani és tartalékosokkal feltölteni. 14 napos mozgósítás — még 1914-ben lehetséges volt. Azóta egészen más tempó állt be a hadművészetbe. Nem utolsósorban a légifegyver 300 kilométeres sebessége folytán. Ahol régebben napokkal lehetett számolni, most órákról volt szó. A mozgékonytárat számos kötelék motorizálása, tankosztályok, gépkocsizó tüzérség, gyalogság gépkocsikon szállítva, megtízszerezték. A mozgósított milliós néphadsereg már a történelemé — a kicsi, mechanizált hivatásos hadsereg lépett helyére. A francia »Armée de Couverture« már az első háborús napokban való betörésével számolnia kellett az angol vezérkarnak, bármennyire rémületes és megfoghatatlannak látszott

az Albion szent, érintetlen földjére való ellenséges átkelés az átlagangol számára. Ami Napóleonnak 1805-ben és a németeknek 1914-ben nem sikerült, most lehetséges? Az angol vezérkar tisztában volt azzal, hogy az angol aktív hadsereg folytatólagos csökkenése a munkáspárti kormányok ideje alatt szinte átcsalogatja az ellenséget. Különösen akkor, ha ez az ellenség Európa legerősebb szárazföldi ereje és hadászata, harcászata napóleoni hagyományokban gyökerezik.

A második háborús nap megerősítette az angol hadvezetés eme gondját: délelőtt óta francia messzehordó ütegek gránátjai vágódtak be a tengerparti helységekbe Cap Dungenesstől egészen Forth Forelandig, a rakpartokba, városokba, raktárakba és repülőterekbe. Ehhez jött még július 10-én korareggel óta az óráról-órára növekvő francia repülőtevékenység a Csatorna fölött. Csak nagy fáradtsággal tudták magukat az angol munka- és vadászrepülőgépek tartani. Egyes repülőgépek számos bombatámadása esett a Canterburytől Hastingsig terjedő vidékre. A délutáni órákban ebben a területben a légifölényt időlegesen teljesen a franciák ragadták magukhoz, úgyhogy az ottani partszakasz parancsnoka sürgős segélykéréseket intézett a légi-flottafőparancsnokához és két G-hadat Lille bombázásáról visszajövet egy tehermentesítő lökésre kellett bevetni. Hosszabb időre ez persze nem segített. A G-hadak beavatkozását kis magasságokban az időjárás is megnehezítette: a Csatorna egyes sávjaiban esett az eső.

Aggodalmat keltő volt az is, hogy a tengeren és a hazai vizeken a helyzet az angolok számára kedvezőtlenre fordult. Az atlantikflotta

3. sorhajóhadát, amely a portsmouthi védett vizekben feküdt, július 10-én reggel gyorsan át kellett tolni az Ír-tengerbe, mert fennállt annak veszélye, hogy a Wight-sziget mögötti rókalyukban aknamezőkkel elzárják, vagy legalább is korlátozzák mozgási szabadságában. Tényleg már július 9-éről 10-ére éjjel francia aknarakóknak és tengeralattjáróknak sikerült kiterjedt aknafertőzéseket előidézni Wight-szigetétől keletre és nyugatra, valamint a Themse-torkolatban és a Dover—Calais-i csatornabejáratban. A francia aknamezőket számos tengeralattjáró és torpedóvető repülőgép biztosította. Az angol aknakutató munkánál már július 10-én 2 angol romboló és 3 angol aknakereső veszett el. Délben a »Concord« nevű kis cirkálót Ventnortól 14 tengeri mérföldre egy francia torpedóvető repülőgép megtámadta, eltalálta és az 5 perc alatt elsüllyedt. Így július 10-én este a francia könnyű tengeri erők uralták a Csatornát a 4. hosszúsági fokig L ... -tól nyugatra Dünkirchen—Brest széles bázisra támaszkodva.

A haditanács július 10-i ülésén 23 órakor Sir Robert Redmond, a »Home Defence Army« (honi védelmi hadsereg) parancsnoka nyíltan kijelentette, hogy ezidőszerint *nem* garantálhatja az ellenséges partraszállási kísérlet megghiúsítását. A kereken 500 kilométeres frontszakaszon elosztott öt hadosztály erre aligha elegendő. Csak az 5. háborús naptól kezdve, amikor az »Auxiliary Force« (tartalék hadsereg) 6 hadosztálya mozgósított és tervszerűen bevonult az első védelmi vonalba, tekinthető a helyzet biztosítottnak. Mert akkor az aktív hadosztályok kivonását tervezi a frontból, hogy mozgó tartalékként ellenlökésekre egy esetlegesen partra-

szállt ellenség ellen visszatarthassa. Sürgősen kéri tehát a tengeri- és légiflottát, hogy a következő három kritikus napon, csak a szárazföldi hadsereg tehermentesítésének szempontjai alapján tervezzék műveleteiket.

Az admirális törzskari főnöke beszámol a földközi tengeri flotta eredményes előrelökéséről a Földközi-tenger nyugati medencéjében. A flotta most a Balearoknál van és ebből az oldalállásból minden forgalmat elvághat a francia anyaország és Francia-Északafrika között. Az olasz flotta a Taranto és Saseno között álló Adria-hajóhad kivételével — ma dél óta Maddalenánál van összpontosítva. Csak Olaszország hadüzenetét várja Franciaország ellen, hogy az angol flottával együttműködhessenek.

A Toulon előtt fekvő francia hajóhadak ellen koncentrikus előnyomulást terveznek, hogy csatára kényszerítsék és megsemmisíthessék őket. Mielőtt ezt a célt el nem érték, a földközi-tengeri flotta eltolása nem jöhet tekintetbe. Mert az olasz tengeri erők a Jugoszlávia ellen bevetett adriaflottát figyelembevéve, túlgyengék ahhoz, hogy egyedül kivívhassák a tengeri uralmat a Földközi-tenger nyugati medencéjében. A tengeri uralom azonban szükséges, hogy a francia gyarmati csapatok szállítása Bizertából és Algierből Marseillebe és Toulonba megíúsítható legyen.

A brit és olasz flotta összműködése a Földközi tengeren tudvalevőleg a londoni flottalesterelési konferencia alkalmával 1930-ban a brit és olasz kormány által kötött titkos egyezmény tartalma. Bátorkodik a tanácsnak ezt az egyezményt emlékezetébe idézni.

Ami a hazai vizekben levő helyzetet illeti,

úgy igen sajnálatos a francia könnyű tengeri erők időleges működése, de ezt el kell tűrni. Az atlantikflotta bázisának áthelyezését Portsmouthból az Ír-tengerbe a Csatornában fellépő akna- és tengeralattjáróveszély tette szükségessé. Kész azonban a flotta arra, hogy július 11-én előretörést hajtson végre körülbelül az 5. hosszúsági fokig L ...-tól nyugatra, hogy a könnyű tengeri erőknek a francia 10.000 tonnás cirkálókkal szemben támaszt adjon. A további benyomulást a Csatornába keletre az említett vonaltól meggondolandónak tartja a nagy tengeralattjáróveszély miatt.

A hadügyminiszter, valamint Redmond tábornagy és Mills admirális hangsúlyozzák, hogy csak az Ostende és Abbeville közötti francia csatornapart jöhet tekintetbe mint felvonulási terület az esetleges francia átkelés szempontjából. Ez ellen kell a légiflottát július 11-én bevetni. Az átkelési művelet körülbelül Cherbourg irányából a Wight-sziget felé, tekintettel a tenger ottani szélességére, kívül esik a műszaki lehetőségeken.

Brackeley tábornok hadiszállására visszatérve, öt hadnak július 11-cre parancsot ad az említett kikötők bombázására. A támadásokat hajnalban 5 óra 30 perccel rendeli el. További négy had Abbévilén át Parisra és Toursra, a kormány új székhelye ellen támad. Az 1., 2. és 3. hadat előrenemlátható esetekre készenlétben tartja felvonulási területeiken.

Éjjel 1 és 2 óra között csendes és üres a Dorchestertől északnyugatra vezető országút. Egy egyedüli Morris-gépkocsi pöfög rajta. Tennyson birtokos késő éjjel hazafelé utazik. A feje nehéz a gondoktól, no meg a whiskytól. Délután bekísérte Fred fiát, aki bevonult katonai szolgálatra. Azután még kicsit ülve maradt a »Golden Arrow«-ban, ahol politizáltak és rekedtre beszéltek magukat a háborút illetően. Ő 1917-ben ott volt Wytschaetenél, most 50 éves és már megint egy háború. Azt hitte volna az ember, hogy akkor az emberiség eleget kapott belőle. És most pláne a franciák ellen indulnak. Furcsa.

Az út-fasor elfut a fényszórók csóvájában, öregnek és fáradtnak érzi magát. Az éj meleg és esőszag érezhető. Szükség lenne rá, elég régen száraz az idő. Mély felhők vágatnak el a hold előtt, melynek félkoroigja ismét és ismét világít a felhőszakadékok között. Tennyson éppen letér a sima kátrányos útról a mellékútra, mely birtokához vezet. Mi volt ez? A homályos, megbízhatatlan holdvilágban valami félgömb alakú lebeg lefelé — egy ejtőernyő! Odaát az erdőszélen még egy. Repülőgépszerencsétlenség — segíteni — szalad át a fején! Hirtelen lefekteti kocsiját, leugrik és odaszalad az ejtőernyőhöz, mely éppen alig 30 méterre a földön sűrődik és összezsapódik. »Halló, halló!« Semmi

válasz. Halk repülőgépzümmögés fent a levegőben. Odaát gugol valaki és szabaddá teszi magát. »Halló, mi történt?« Ekkor valaki kiabál mögötte és futva jön az erdő felől: »Gyorsan, gyorsan, szerencsétlenség!« Tennyson megismeri két lépésről Smith villanyszerelőt, aki három nap előtt birtokán a világítómotort javította meg. Hogy jön ez éjfélkor ide? De most nincs idő kérdezősködésre. Odaszaladnak a repülőruhában földön fekvő és jajgató emberhez. A szegény ember alaposan odaütődhetett és valami-jét eltörte. Tennyson letérdel és feltámasztja vállait — ekkor hátulról irtózatosszerű csapást érez a fején és beszakadt koponyával hörögve összeesik. Mögötte áll a villanyszerelő és nyugodtan zsebrevágja a bokszergyűrűjét. A jajgató ejtőernyős ember egy szökéssel talpraugrik.

»Vite, vite, faut caclier l'auto!« (gyorsan, gyorsan, az autót el kell rejteni). A két francia odaszalad a gépkocsihoz, melynek fényszórói még árulóan világítanak az éjszakába. A kulcs benne van. Áthajtanak a mezőn, felrakják a hörögő Tennyson, összecsomagolják az ejtőernyőt és letérnek egy kocsiutra az erdő felé. A halottat a sűrű bozót alá rejtik. A gépkocsi lámpái kialszanak.

Halk füttyentés. Még kettő jön. Franciául suttognak: »Ez még jól ment. Kitűnő, hogy gépkocsink is van. Ez a kocsik még jó szolgálatokat tehet nekünk — nem most, de ha világos lesz.«

Mindhárman, akiket éppen most raktak ki ejtőernyővel egy francia repülőgépből, lehúzzák repülőruháikat és francia egyenruhában itt állanak. Francia katonák, az alvó Anglia közepén! »Smith«, illetve helyesebben »Krüis« ügynök és

kém számára a dolog lényegesen, veszélyesebb. Ha elcsípi civilruhájában, falhoz állítják és agyonlövik. Azon van, hogy oly gyorsan, amint csak lehetséges, elváljon a veszélyes katonai társaságtól. A fenyőerdő mélyén Smith három nappal ezelőtt egy rejtkehelyet keresett: odavisznek minden nélkülözhetőt, az ejtőernyőket és három automata pisztolyt. A robbanóeszközökkel telt bőrtáskát magukkal viszik.

Smith elővigyázatosan megy elől. 7 perc múlva az erdő szélén vannak. Előttük bokros mezőterület, 50 méterrel előbbre a vasúti töltés távíróoszlopaival. Ez a nagy kettősvágányú vonal, mely Salysburyből Axminsterbe vezet. Smith az órát nézi: 6 perc múlva a tehervonatnak kell jönnie Axminsterből, akkor 48 percük van még zavartalan munkához a gyorsvonatig. A legközelebbi vasúti őrház 800 méterre nyugatra van. A vasút itt egy 15 méteres hídon vezet át a patakon.

A tehervonat elgördül. Ekkor előrekúsznak a bokrok árnyékában, mindig pihenőt tartva és fülelve. Borzasztó, hogy éppen most, amikor minden perc drága, világít a hold. Tovább — meg kell kísérelni mindent.

Most sötétségben vannak a híd alatt és kicsomagolják kéziszerszámaikat. Smith a töltésre megy és őrt áll. Huhogni fog, mint egy bagoly, ha veszély fenyeget.

Felerősítik a robbanótölteteket a hídtartók állványain. Kaviccsal és földdel lefojtják őket. 28 perc alatt elkészülnek vele. Még marad 20 perc arra, hogy a távíróoszlopot is előkészítsék robbantásra és visszavezessék a robbantókábelt az erdőig, amikor távoli dübörgés jelzi az éjjeli gyorsvonat közeledését. De még nem gyújtanak.

Chaval utász visszamarad, a többi kettő Smith vezetése alatt az országúthoz megy, mely nyugaton érinti az erdőt. Az itt vezető távbeszélővonalak az 5. hadosztály törzsének összeköttetéseit képezik a csapatokkal. Két póznát felszerelnek robbanótöltényekkel.

Smith evvel elvégezte feladatát és örül, hogy mint ártalmatlan polgárember kerékpárján elszáguldhat a következő helység irányába. A további a katonaság dolga. Számára még sok minden egyéb dolog adódik.

A waddoni repülőtér csak 10 kilométerre fekszik a tengerparttól és már békeidőből ismeretes és kedves az angol repülők számára, mert az első leszállási lehetőséget képezi arra, ha kihagyó, mekegő motorral jön az ember a Csatorna felől. A két nap és éjjel alatt is, ott több repülőgép — köztük a légiflotta két nehezen sérült G-repülőgépe — éppen csak hogy leült. Ez a nagy szenzáció az 5. hadosztálynak alárendelt 4. csapatrepülő osztály számára hön óhajtott változatosság volt. Mert különben itt teljes csend volt, ellentétben a Wighttól keletre lévő szakasszal.

Tegnap éjszaka néhány francia éjjeli bombázó a portiandi hadikikötőre bombákat dobott anélkül, hogy sokat eltaláltak volna. Nappal a Csatorna fölött francia vízigépek voltak láthatók és más feladat hiányában a tengerészetnek alárendelt 208. víziosztályt támogatták a tengeri felderítésben. 20 kilométernél messzebbre azonban nem volt szabad eltávozniok a parttól.

A személyzet szállása Sir Branbury kastélyában van, aki mindent megtesz, hogy vendégeinek életét kellemessé tegye. Éppen tegnap este sokáig, éjfélutánig vígan együtt voltak és pezsgő mellett ünnepelték a G—27 szerencsés megmenekülését, mely a cherbourgi támadás után csúnyán összelőtt motorokkal éppen csak hogy még elérte a repülőteret. És a kastélynak

majdnem 70 éves ura nagy örömet talál a friss repülő fiatalságban.

A repülőtéren csak a műmester és a szolgálattevő szerelők voltak elhelyezve. Gépkocsival azonban 3 perc alatt el lehetett érni a repülőteret a kastélyból.

3 óra 15 perckor a harmadik hangár őrszeme halk motorzúgást hallott és kihívta az ügyeletes altisztet. Mindketten fülelnek az éjszakában, a motorzúgás majdnem megszűnt, ekkor átsuhog valami a fejük felett: egy repülőgép lesiklásban. Ugyanabban a pillanatban felvillan a két leszállófény a szárnyvégeken, melyeknek vakítószárga magnéziumfénye a repülőteret megvilágítja, de annyira vakít is egyben, hogy a repülőgép típusa nem ismerhető fel. De nagy teknő lehet, gondolják magukban. A földet érő futószerkezet dübörgése hallható, azután befordul a gép brummogó motorokkal a hangárok felé. A leszálló fények kialudtak, ezért a két elülső keresőfényoszlop ég és megvilágítja a hangárokat. Az ügyeletes altiszt int a zászlóval. A repülőgép közelebb gurul, de inkább a repülőtér sarka felé vesz irányt, ahol a két elhárító géppuska áll és ott ügylátszik megakadt. De nem, már tovább gurul, most egyenesen az altisztre és őrszemre, akik a vakító fény szórófényben állnak. Megint suhog a fejük felett: egy második repülőgép száll le. De figyelmüket az első kötötte le, melynek parancsnoka valamit kiabál, amit a motorzaj miatt nem lehet megérteni. Most a személyzet négy embere repülőgépruhában kiugrik. Az ügyeletes eléjük megy: ugyan micsoda repülőgéptípus ez? Nem ismeri. Ez nem egészen tiszta dolog — hiszen ezek — mielőtt még gondolatát végiggondolhatta volna,

földreperik, éppúgy, mint az őrszemet. Franciák!!! Kiabálni akar, de beszorították a torkát és fejbevágták. A motorzaj által kíváncsivá téve, az őrség két embere szaladva érkezik — természetesen puska nélkül. Mielőtt még magukhoz jöttek volna ámulatukból, már elfogták őket. Most még hat ember jön futva a hangárok mögött, akik előbb szállottak ki a repülőgépből két könnyű géppuskával és megszállják a kijáratokat. De egyetlen lövés sem esik. A hangár kamrájában fekvő 18 szerelőt mély álomban lepik meg és fogságba ejtik őket.

A vállalkozással megbízott Wakkerle kapitány, a vakmerő elzászi, három zöld lámpát tétet ki. Ez a megállapított jel: »Rajtaütés sikerült. Leszállani.« 16 csapatszállító repülőgép siklik le rövid időközökben. Motorjaikat a hangtompítók miatt alig lehet hallani, úgyhogy csak a légcavar süvítése marad. Nagy magasságban a felhőréteg fölött repültek át és most lejönnek.

A hangárban lévő távbeszélő csenget: a repülőtértől 3 kilométerre álló légvédelmi üteg figyelmes lett és megkérdezi, mi történt. Wakkerle angolul beszélő ügynöke által választ adat, hogy éppen most szállt le a légiflottának Le Havreból visszatért 9 repülőgépe, hogy kiegészítse üzemanyagkészletét.

Amint egy francia szállítórepülőgép kirakta csapatát, rögtön startol újra. Ideje, a keleti égbolt láthatóan világosodik.

A rohamcsoportok rögtön egymásután bevettetnek: a repülőosztály tehergépkocsijait megszállják. 60 emberrel megrohanják a dandártörzset, mely 2 kilométerre a kastély mögötti házcsoportban van elszállásolva. Következik a rajtaütés a légvédelmi ütegen. A 4. had személy-

zetét is meglepik alvás közben anélkül, hogy egy lövés esne. Ellenben a légvédelmi ütegtől délre egy völgyben állásban lévő tarackosüteg megrohanása nem sikerül tüzelés nélkül. A légénység nem jut ugyan lövegeihez, hogy robbanótöltényekkel használhatatlanná tehesse őket, de szállásaiban puskával keményen védekeznek. Itt-ott lövések hangzanak.

Ekkor egy csapással folytonos dörgés hallható délről: az angol partokon megkezdődik a partraszállás a francia tengeri erők tűzvédelme alatt. Mindjárt utána az égen piros-fehér rakétavillanások: francia repülőgépek, melyek minden kirakott robbantókülönítménynek megadják a megállapított jelet. Tompa robbanások csattannak itt és ott az egész országban. Hidak ágaskodnak fel füst- és porfelhőkben. Távíróoszlopok zuhannak le. A titokzatosság ideje lejárt, most gyorsan kell cselekedni.

Wakkerle kapitány egészen tekintélyes csapaterő fölött rendelkezik: modern trójai falovainak hasából 234 fő légénység, 24 könnyű géppuska és 12 nehéz géppuska bujt ki. Utoljára 4 szétrakható hegyiágyút és 8 aknavetőt raktak ki, melyek mindenekelőtt harckocsielhárításra valók. Az előretolt rohamcsapatokkal kb. 10 kilométeres zónát ural félkörben — hatalmas lyuk támadt az angol védelmi rendszerben. A fensikon fekvő repülőtér kitűnő áttekinthetést nyújt. Egy rádióállomás felveszi az összeköttetést a partraszállott francia csapatokkal.

A Wakkerlé különítményén kívül hasonló manőver sikerült egy nagy mezőn 15 kilométerrel nyugatra. Ez a két francia támpont az angol partvédelem hátában, felvételi állást képvisel az ejtőernyőkkel kirakott rombolókülönítmé-

nyek számára, akik könnyű géppuskáikkal és golyószóróikkal itt és ott, rejtekhelyeikről gépkocsikra és motorkerékpárokra tüzelnek és ezáltal növelik az általános zavart.

Az angoloknál egy értékes óra vész el várokozással. A törzsek jelentéseket várnak elülről, a csapatok parancsokat a törzsektől. De minden fontos huzalos összeköttetés és néhány fontos rádióállomás használhatatlanná vált. Összekötő tisztek gépkocsiban és kerékpáros járőrök előremennek, de nem térnek vissza. Az első összefüggő híreket a 100 méterben végigszárguló angol felderítőrepülőgépek és páncélgépkocsik szolgáltatják. Végeredményben a zászlóaljkat úgy, ahogy jönnek, előre, a part felé bevetik. Egy zászlóalj gépkocsin megy előre, élét 4 páncélos gépkocsi és mögötte 1 gépkocsizó üteg biztosítja.

Ez a különítmény belekerül Wakkerle géppuskáinak és hegyiágyúinak tűzrajtaütésébe, mely 1 kilométer távolságra csap be oldalról a hosszú oszlopba. A háborúhoz még hozzá nem szokott zászlóalj vad pánikban oszlik fel, a páncélgépkocsik vissza akarnak fordulni, de nem jutnak el az utat elzáró tehergépkocsik mellett és egymásután egyes találatok által leküzdetnek.

A francia vezérkar az angol sziget déli partján tervezett partraszállást gondosan átgondolt terv alapján szervezte meg. Minden modern műszaki eszközt úgyszólván a legraffináltabb módon alkalmaztak. Ennek ellenére a terv nem volt merev — doktriner, hanem áthatotta az a világos és mégis mozgékony szellem, mely Napóleon óta a francia harcászat hagyománya volt.

Az éj leple alatt ejtőernyőkkel kirakott és repülőgépekkel szállított vegyes csapatok és rob-

banókülönítmények képezték az elővédet. A három legjobb hadosztály zömét Cherbourgban behajózták. Az első lépcső — gyalogság, műszaki csapatok, könnyű tankok, aknavetők, gyalogsági ágyúk — könnyű motorcsónakokon csekély merülési mélységgel, 22 órakor futottak ki. A második lépcső szállítógőzösökön megfelelő időköznel következett.

A szállítóflottát a tengeren a francia csatornaflotta védte.

A hajnali szürkületben széles arcvonalon megtörtént a partraszállás. Az angol parti őrsőket megrohanták, egyes hosszabban ellenálló fészkeket pedig hátulról göngyölítettek fel. A keskeny, a tengerbe nyúló portlandi földnyelvet a citadellával, arzenállal és rádióállomással nem támadták meg arcban, hanem a szárazföld felől ütöttek rajta. A fődolog volt, oly mélyen, amennyire csak lehetséges, az országban előrelökni, hogy a megsebesíthető és veszélyeztethető kirakás a tengerparton az angol tüzérségi tűz alól mielőbb kivonható legyen. Az első tűzvédelmet mindaddig, amíg tüzérség nem volt kirakva, 30 ágyúnaszád szolgáltatta, melyekből Franciaország tekintélyes számmal rendelkezett. Csekély mélyjáratuk megengedte a partok jó megközelítését és 10 cm-es és 14.5 cm-es lövegeikkel letartották a tüzelő angol ütegeket és géppuskákat. Távolabbra monitorok feküdtek beködösítve a tengeren és nagykaliberű ágyúikkal tűz alá vették az angol hátország vasúti pályaudvarait és helységeit. Két repülőgép anyahajó a francia csatahajók védelme alatt vadászrajokat indított. Ezek közvetlenül a föld fölött száguldoztak tova, végigostorozták géppuskáikkal az angol ütegeket, a menetelő oszlopo-

kat, de még egyes embereket is, melyeket a barna angol egyenruhák alapján könnyen felismertek.

A cherbourgi repülőterekről francia nappali bombázószázadok is jöttek — a 11. és 12. nappali bombázóezred oda összevont maradványai — és bombázták Salisbury és Templecorabet A Neovil és Taunton mellett lévő repülőterek is megkapták ebből áldásukat. Mint-hogy az angol csapatrepülőkötelékek Kentben voltak összevonva, a francia repülők tiszta levegőt találtak és szabadon garázdálkodhattak.

Amennyire örvendetesek voltak az eredmények az első két órában a partraszállás után, a francia vezetés mégis tisztában volt avval, hogy a példa próbája csak most következik, ha az angol hadsereg ellentámadásra indul. A legérzékenyebb az a körülbelül 100 kilométeres köldökszínór, mely a partraszállt csapatokat a normandiai utánpótlási kikötőkkel köti össze. Ha ezt a tengeri összeköttetési vonalat megszakítják az angolok, úgy a francia csapatok izolálva voltak angol földön és csak korlátolt ideig tart-hatták magukat. E nagy rizikó ellenére a francia hadvezetés — egyetértésben a minisztertanáccsal — mégis kijátszotta ezt az utolsó ütőkártyát, mint az egyedüli lehetőséget a háború gyors befejezésére. De minden nap számított, ha a mindig terjedő belső zavart még uralni akarták. Franciaországnak erős szárazföldi hadserege leghatalmasabb fegyvere volt. Minthogy az angol óvakodott attól, hogy a kontinensre jöjjön, át kellett lépni a brit szigetre, hogy ez a fegyver érvényre juthasson.

Brackeley tábornok 2 óráig éjjel vezérkari tisztjeivel átbeszélte a következő napokra a harcászati intézkedéseket, valamint a személyi és anyagutánpótlást. Ez az első eset, hogy nem személyesen vezeti majd hadait. Sajnálta, de vezetése most nem volt szükséges, minthogy a légiflotta nem együttesen indul majd. Nem volt kívánatos az sem, hogy túlságosan gyámkodják a hadparancsnokok fölött. El kellett engedni őket, hogy saját felelősségükre tanuljanak cselekedni, oldalt pillantás nélkül a jelenlevő légiflotta főparancsnokra. Pillanatnyilag azonkívül sürgősebb volt a földön való vezetés.

5 óra 30 perc volt, amikor a légiflottának a szárazföldi hadseregnél lévő összekötőtisztje sürgősen jelentkezett a távbeszélőnél és jelentette a francia partraszállást Portlandnál. Brackelejt felébresztették, rögtön személyesen ment a távbeszélőhöz: »Hol vannak a partraszállási pontok? Milyen szélességben?« — »Eddig nem tudunk többet, tábornok úr!«

Brackeley leteszi a hallgatót és villámgyorsan átgondolja a helyzetet. Öt hada útban van Dünkirchen-Abbeville bombázására (a franciák nagyokat nevethetnek a markukba, hogy a megtevesztés ezen a szakaszon oly fényesen sikerült). A támadást 5 óra 30 perckor kell végrehajtaniuk — rádióparanccsal megállítsa őket? A támadást Cherbourg felé lekanyarítani? Túl

késő! Ez csak zavart okozna a munkában — ordre, contre ordre, désordre! A repülőhadak rádióparancsot kapnak: »A támadás után leggyorsabban bevonulni!«

A négy Paris ellen indult had most Beauvais fölött lehet. Kár volna őket közvetlenül céljuk elérése előtt visszarendelni. Paris, mint az ellenállás magja, oly fontos, hogy nem szabad lélegzethez juttatni. Egy harmadik bombatámadással is terrorizálni kell.

Az 1., 2. és 3. had, a légiflotta egynegyede felvonulási körleteiben pihen és azonnal felhasználható. Rögtön felriasztja a három repülőhadat. Azonnal induljanak, gyülekezés 4000 méterben Andover fölött. Gyülekezés befejezését jelentés, további parancsok következnek.

Evvel a legszükségesebbeket elrendelte. míg a három had rendelkezésére áll, 1 és ½ órába telik. Brackeley gépkocsival a főparancsnoksághoz hajtat. Személyes tájékozódás fontos. A főhadiszállás megbolygatott hangyabolyhoz hasonló. Mindenki össze-vissza szalad a nagy barokkteremben, melyben térképasztalok állanak — olyanok is, akiknek, mint az orvosfőnöknek, semmi közük ilyen »operációkhoz«. Londonból már kérdezősködnek. A hadi cenzúrahivatal tudni akarja, mit lehet közölni a sajtóban. A szárazföldi hadsereg főparancsnokát, Redmond tábornagyot a hadügyminiszter kéri a távbeszélőhöz.

Brackeley tábornok kíméletlenül utat tör magának a térképekhez, amikbe a legújabb jelentések tartalmát színesen berajzolják. Az áldóját, egészen tekintélyes betörés! És minden újabb jelentés után kiöblöződnek a piros vonalak. A vészjelentések halmozódnak. Az ár át-

törte a töltéseket és át sem tekinthető, hol lehet megállítani.

És Brackeley tábornok sajnos azt a benyomást nyeri, hogy a nagy idegességben senkisémet talált még erőt valami elhatározásra, hogyan kellene ezt az árt megállítani.

A jelenet drámaivá válik, amikor a nehéz faragott ajtók széttáruznak és Mills tengernagy törzsével, két magasrangú tengerésztisztel belép. Az aramryal átszőtt és zsinórozott kék egyenruhák ilyen triumfális bevonulása szinte izgatón hat a szárazföldi bajtársak egyszerű khaki egyenruhái között. Mindama kedves féltékenykedés, amelyek a két fegyver között minden államban napirenden vannak, egy csapással egy irányba terelődnek, mint a vasszilánkok egy mágneses erő közelében. Az általános idegesség megtalálta villámhárítóját.

Az újonnan érkezett csoport körül magától kialakul egy légüres tér. Néhány korrekt, jéghideg meghajlás. A tengernagy a terem közepén állva várja, hogy végre üdvözöljék, de Redmond tábornagy mereven és mozdulatlanul gyökeredzik egy ablakmélyedésben és láthatóan megerősítetően figyel vezérkari főnökének szavaira. Csak vastag szürke szemöldökei alól villannak a villámok a terem közepe felé. Az össze-vissza fecsegés hirtelen elnémul, a feszültség elérte csúcspontját, mindenki érzi, hogy mindjárt be fog vágni. És bevág: Redmond tábornagy odalép a térképasztalhoz. A tábornagy az udvariasság határát érintő lassúsággal közeledik a tengernagyhoz, megáll és recsegő vezénylő hangja megszólal a csendben: »Jó reggelt uraim, Isten hozta Önöket. Hősies menekülésükkel az ír-tengerbe Önök szép dolgokba keverték ben-

nünket. A franciák majd megköszönik szépen, hogy oly kényelmesen átjöhettek a vizén.« Most Mills is felfortyan és visszaadja a szemrehányást: »Úgy látszik, a hadsereg jól aludt az elmúlt éjjel.« A két öreg harcos úgy megy egymásnak, mint két veszekedő kakas. (Guest őrnagy a későbbi években mosolyogva gondol erre a jelenetre, amikor a vezérkari művet olvassa, mely erről tapintatosan hallgat.) Friss, szívélyes formában engedtek teret felhalmozott haragjuknak, — — — míg Brackeley közbelépett és egészen hűvösen megkérdezte a tábornagyot, hány órakor kezdődik a hadsereg ellentámadása — mire mindketten megrökönyödve abbahagyták a szóharcot.

Megkezdődik a haditanács. Brackeley nagy nehézséggel keresztül viszi, hogy a fölösleges közönség az ajtón kívül maradjon.

A tábornagy: Az atlantikflotta minden áron törjön előre a Csatornába a Portland-Cherbourg vonalig. A legfontosabb feladat: a francia kikötők és átkelési helyek közötti összeköttetés megszakítása, mert a szárazföldi hadsereg leg hamarabb csak holnap kezdheti meg az ellentámadást. 24 órára van szüksége a szállításhoz és készenlétbe helyezéshez körülbelül a Bristol-Southampton vonalban. A legközelebbi 24 órában egyetlen embernek, egyetlen géppuskának és egyetlen gránátnak sem szabad átjönnie Franciaországból.

Következik a félrevonuló tengerészet urainak tárgyalása egymás között, azután: Igen, készek arra, hogy az atlantikflotta előnyomuljon. A végrehajtás egyes részletei kerülnek megbeszélésre. Redmond tábornagy részletesen kifejti a szárazföldi hadsereg szándékait.

Brackeley magában mosolyog: A légiflottával való összműködésről szó sem esik — amint komollyá válik a helyzet, elfelejtkeznek róla. Hallgat, de pontosan feljegyzi a két testvérfegyver terveit és maga fog cselekedni. Céltalan, hogy ez a haditanács a légiflottát illetően is vitatkozzék. Ehhez túlkevésé ismeri ezt az új fegyvert. Most már tudja mit kell cselekednie. Bocsánatot kér a tábornagtól és elhagyja a termet, anélkül, hogy ezt a továbbiakban észrevették volna. Guest őrnagy visszamarad, mint megfigyelő és mindenről be fog számolni neki.

Ideje már: 10 perc múlva a három had befejezte gyülekezését a hadimagasságban. Még Sir Redmond főhadiszállásáról kiadja Brackeley távbeszélőn a támadási parancsot, mélyet rejtjelezve és rádióon továbbadnak a légiflotta repülőgépeinek. Gépkocsin visszazáguld szállására, diktálja a többi 9 hadnak szóló parancsokat, mely hadak most bombázás után visszatérőben vannak repülőtereikre. A 6. hadtól éppen befut a leszállási jelentés: »Nincsen veszteség.« Egy óra múlva újra felküldheti őket a levegőbe? Az ember és anyag az utolsó 48 óra alatt hihetetlen igénybevétele után? Ilyen megerőltetések 1918-ban elgondolhatatlanok lettek volna. Csak a munkamegosztás a nagygéptípuson, mely a lépcsőzetes pihentetést is lehetővé tette a repülés alatt, engedte meg ilyen teljesítmények végrehajtását és azonkívül a repülőszemélyzet teljes tehermentesítése, amint a repülőgép a földön van. A műmesterek és szerelők a lőszer és üzemanyagcsoportok ilyenkor rávetik magukat a repülőgépre; mindegyik sulykolt, majdnem mechanikus fogásokkal dolgozik. Az egyik a kormányhuzalokat ellenőrzi, a másik bombákat és

gránátokat rak be. Külön javítócsoportokat alkalmaznak a motorokhoz és a sárkányokhoz, ahol sérülések észleltettek. A repülő hajószerkezet pedig ezalatt pihenhetett, sőt kellett pihennie!

A felderítő hadakhoz külön parancsok futnak ki: »Hol vannak a francia partokon a behajózási kikötők? Hol gyülekeznek a szállítóhajók? Hol állanak a tengeri harcierők, hol a repülőgép anyahajók?«

Amikor minden előkészület megtörtént, Brackeley tábornok a közeli repülőtérré indul, ahol a légiflotta főparancsnok vezérgépe és a kísérőgépek állanak. Az íróasztali munka után megkönnyebbülve felsóhajt, amikor repülőgépe zúgva a levegőbe emelkedik. Most a helye ismét ott van repülőhadainak élén.

Weymouth, a különben oly csendes kikötővároska, július 11-én reggel lármás, mozgalmas hadtápváros képét mutatta. A házak nem mutatják harc nyomát. És tényleg alig esett néhány lövés elfoglalásakor, minthogy az első átkelt francia csapatok a városon kívül léptek angol földre és hátulról, a szárazföld felől nyomultak be a városba. A lakosok félelemmel elteleülnek házaikban, de már ki merik dugni orrukat az ablakokon. Az éjjeli szellemjárás megszűnt és a kékes szürke egyenruhák és idegen hangok furcsán hatnak a hazai utcákon. Fejükhöz kapkodnak, hogy nem álmodnak-e.

Óriási üzem van a portlandi kikötőben. A vastaghasú szállítóhajókból — a francia hajó társaságok nem hiába nyelték el a sok szubvenciót békében — ömlenek a csapatok és elbontják a rakodópartot. Szirénák bögnék, láncok csörögnek. A darukon 155 mm-es tarackok és harckocsik ingának. A szabad téren gránátok halmozódnak, szenegál munkásszázadok tehergépkocsikat raknak meg ezzel az értékes anyaggal és benzinhordókat görgetnek. A csapatok rögtön indulnak, hogy a kikötő el ne duguljon. Vígán fújják a francia trombiták a »Sambre et Meuse«-indulót. Kint a várostól 1 kilométerre északnyugatra lévő völgyben tehergépkocsioszlopok állanak, hogy a gyalogságot géppuskákkal és aknavetőkkel gyorsan előreszállítsák. De a

kikötőkben kigyózó emberkék majdnem eltűnnek a hadigépek agyonszorító tömegeiben. Az átkelő hadosztályoknak tankezredek vannak alárendelve. Könnyű kétszemélyes és nehéz harcokocsik. A házak reszketnek, amikor ezek a lomha, ősvilági szörnyek előregördülnek. Már csak a könnyű ütegek 75 mm-ig vannak a hű lovakkal fogatolva, a többi lapos és meredek tűzű ütegek mind motorizálva vannak, mint a légvédelmi lövegek.

Számos tehergépkocsioszlop a lőszerutánpótlásra áll készen. A gyalogság egyharmadának szállításáról gépkocsikkal szintén gondoskodás történt. A legnagyobb mozgékonyság és legnagyobb tüzerő — ezek voltak a vezető gondolatok, melyek eme tényleg »repülő hadosztályok« összeállításánál mértékadóak voltak. Mert minél gyorsabban és mélyebbre sikerül a támadást az angol földön előrevinni, annál biztosabb a végsiker.

Persze a hatalmas műszaki szervezet be- és kihajózása lényegesen nagyobb feladat volt, mint a gyalogságé. Az első órákban a sötétség mellett a kihajózásnál nagy össze-visszaság és sok akadály adódott. Később azonban tervszerűen bonyolódott le a forgalom, mely teljesítményre a francia vezérkari tisztek méltán büszkék lehettek. Pontos térképek és légifényképek alapján — melyeket csak 14 nappal a háború kitörése előtt francia sportrepülők készítettek — mindent a legkisebb részletekig átgondoltak és szabályoztak. Még az útjelző és irányító táblákat is, amelyek az elvonulási útvonalakat a kirakóhelyektől a város felé és a visszavezető utakat az üres oszlopok számára mutatták, — készen hozták magukkal Franciaországból.

Éppen elindul az első gépkocsioszlop benzinhordókkal a kikötőből. Üzemanyagot szállít a waddoni repülőtérre, úgyhogy a francia csapat- és vadászrepülők mostantól kezdve ott egé-szithetik ki üzemanyagukat anélkül, hogy 300 kilométert kellene repülniök Cherbourgig és vissza.

Az óráról-órára növekvő betörési terület fölött és még tovább, az első vonalakon túl is sűrögnek-forognak a kék-fehér-piros kokárdás repülőgépek. Közvetlenül a fakoronák fölött át-zúgnak, angol ütegek közé puskáznak és mindenre lecsapnak, mint a ragadozómadarak, ami lent khaki egyenruhában megmozdul. Megrohamozzák a mozgó angol harckocsikat. Leintenek a francia gyalogosoknak, akik ordítva ünneplik őket, még ha egyetlen hang sem jut el a repülők fülébe a motorzúgás miatt. Dühösen lapulnak az angolok minden földhajlásban és becsúsznak a bokrok alá. Először ugyan még néhány géppuska megkísérli a felfelé való lövést, de pórul-járnak. Inkább hallgatni kell és csak akkor lö-nek, ha a francia gyalogság előreszökellve, cé-lokat mutat. A repülőgépszárnyak árnyékában a francia gyalogság támadása mindig több tért nyer és amennyire nő az egyes francia gyalog-os lendülete, annyira rágja a demoralizáció rákfenéje az angol sorokat. Persze az angol sportszellem nem adja fel egykönnyen a játé-kot, de a játék túlegyenlőtlen, semhogy fair lehetne.

Túlkésőn és tervszerűtlenül bevetve buk-kannak fel angol vadászrepülőhadak, de a fran-cia vadászrepülők magasan keringenek csapat-repülőik fölött és élesen őrt állanak. Túlerővel támadják meg az angol repülőhadakat és per-

cek alatt szétszórják őket. A támadási terület fölött a franciák légiuralmát már nem lehet megtörni.

Félelmetes béke fekszik Weymouth, városka hadtápuzeme fölött. Egyetlen lövés sem esik a városra. Nincsen pergőtűz, mint az 1918-as ofenzívánál, mely a földet megrázkódtatta. Az arcvonal már annyira előrehaladt, hogy már a géppuskák zakatolása is elnémult onnan. Csak egy Weymouth szélénél állásban lévő francia lapospályájú messzehordó üteg reszketteti meg az ablakokat 3 percnként. A még ki nem rakott szállítóhajók lomhán füstölögnek a kikötő előtt. Még messzebbre kint széles ívben rombolók és őrhajók állanak készen biztosításra tengeralattjárók ellen. A láthatáron 3 francia cirkáló füstzászlója látszik. De a francia flotta zöme nem látható. Még hajnalban kifutott és Quernseitől 20 mérföldnyire északnyugatra áll készen arra, hogy az esetleg nyugatról a Csatorna felé előretörő angol flottarészek oldalába támadhasson.

A francia átkelő hadsereg főparancsnoka Michelin tábornok 2 órakor szállott partra, miután eddig a hadműveleteket a »Tourville« cirkálóról vezette. Törzsével Chikkerell faluban szállásolta el magát, Weymouthtól 4 km-re északnyugatra. A rádióállomás éppen elkészült. Mint első, angol földről leadott jelentést, a következő táviratot intézi a Toursban lévő generalissimushoz:

»Partraszállás fényesen sikerült. Az ellenséges ellenállás kisebb volt, mint vártuk. Dorchester, Maiden, Newton, Bridgeport kezünkben van. A csapatok gyors előnyomulásban gyenge ellenséges ellenállással szemben a Maiden Newtontól északra lévő magaslatokon. Vive la France!

Michelin.«

És néhány perccel később a toursi nagy rádióleadóállomás kisugározza a győzelmi hírt Franciaország fölé. A rádióhullámok a fény sebességével gyűrűznek körül a földgömbön. A francia nép nyugtalan nyomástól lélegzik fel. De ahol angol nyelven beszélnek és angol szívek dobognak, Kanadában, Fokvárosban, Bombayban és Ausztráliában reszketés fut át az országon. Isten levette kezét Albionról? Hódító Vilmos óta nem tette lábát ellenség az anyaszigetek szent földjére — amit Napoleon akart, amire a németek áhítoztak, a tengerövezte szí-

geten való partraszállás — egy csapással rideg valóság lett. Bealkonyodott a brit birodalomnak, vége uralmának a földön?

A júliusi nap magasabbra hág, sugárzó reggel van Weymouth és Portland fölött, az éj esője megtisztította a levegőt és lefogta a port. A tenger felől friss szél kerekedik. Békés báránnyfelhők inég kékebbé tüntetik az eget.

Ekkor hirtelen élesen elbödülnek a kikötő szirénái, légvédelmi ütegek ugatnak dühösen a levegőbe: Ott fenn a báránnyfelhők sávjában sötét pontok közelednek. Alig fél perccel később süvítés hallatszik a levegőben és 4 darab 1000 kg-os bomba csapódik be a kikötőpart közelébe — bele a legnagyobb nyüzsgésbe. A robbanások egész házakat fordítanak fel, a daruk mint a gyufaszálak, elgörbülnek. Messzeálló gépkocsikat a légnnyomás felfordít. Egy óriás ökle belecsapott egy játékdobozba. A bombabeccsaódások percről-percre következnek. Az óriásgépek ott fenn észrevehetően időt engednek maguknak a pontos célzáshoz. A még csapatokkal és anyaggal teli szállítóhajókon a mólóknál vad pánik keletkezik. Felhúzzák a horgonyokat és a kapitányok arra igyekeznek, hogy kolosszusaikat a világítótorony mellett a szabad tengerre kormányozzák. De ez csak kísérlet marad. Máris bevág egy bomba a hajóvég mellett toronymagasságú szökőkutat előidézve, a következő a középre esik a kürtök közé. Mintha késsel vágták volna el, kettétörik a hajótest és néhány másodperc alatt elsüllyed. A halálfélelem kiáltása hallatszik a gurgulázó vízvörvényekből és utána félelmetes csend támad.

A kiküldött három repülőhad az, mely a portlandi kikötő fölött a haláltáncot húzza. Nem

tömegtámadást, nem percek alatti bombapergőtűzet, mint Paris fölött, hanem nyugodt egyes lövést produkálnak, mint a gyakorlólőtéren. A vetőrepülőhad valamivel mélyebben repül, a másik kettő biztosít 500 méterrel magasabban, míg sorrakerül. Nem zavarják egymást és teljes mozgásszabadsággal dolgoznak. Az első sorozatos vetések után az időlegesen vető repülőgép kiválik a kötelékből, hogy a célra legpontosabban rárepülhessen. Most mutatják be a célzó távcsöveik mellett ülő bombatisztek mit tudnak. Jól tudják, hogy bajtársaik felülről kritikusan nézik. A célok 5000 méteres magasságból igen kicsinyek. A hosszú kikötőpartoknál könnyű a találat, de egy hajó eltalálása nagy művészet különösen akkor, ha a hajó nem áll mozdulatlanul.

A légvédelem nevetségesen kicsi. A kis űrméretű gépkocsizó légvédelmi ütegeket a harcoló csapatok védelmére már előreküldték a harci zónába; a 105 mm-es ütegek közül még csak kettő volt kirakva és tüzelőállásban Eastonnál és Wike Regisnél. Kénsárga torkolat-tüzüket gyorsan észrevették az angolok és néhány perc múlva sorozatos vetések elhallgattatják őket. A hadihajók légvédelmi lövegei rosszul lőnek. Az angol G-repülőgépek így gondtalanul mindig mélyebbre és mélyebbre szállhatnak le, ha bombavetésre sorrakerülnek.

Michelin tábornok magánkívül van. Átkelésének fényes eredményét ez a 60 repülőgép veszélyeztesse, melyek mint a fekete pontok keringenek az égen? Nincsenek eszközök leszedésükre? Hol vannak a francia repülők? Parancs következik: »Az összes vadász és felderítő repülőgépek azonnal támadják meg a

Portland fölött lévő angol bombázórepülőket. Minden repülőgép, amely leszáll anélkül, hogy lőszerét elhasználta volna, nekem jelentendő. Az ellenség megsemmisítendő.«

A francia repülőszázadokat rádió és fényjelek útján visszarendelik a frontról. A vadászrepülők már több angol csatarepülőt lelőttek és tisztára seperték a levegőt. Azután újabb és újabb lecsapásokat hajtottak végre. A felderítőrepülők az angol vadászok által alig zavarva vezették a francia ütegek tüzet és jelentették a saját vonalak előremozgását. Most megszakították működésüket — ahol éppen Michelin parancsa elérte őket. Egyesek a magasba csavarodnak, mások először közbeeső leszállásra kényszerülnek, hogy a benzint és a lőszert kiegészítsék. A leghamarabban a vadászszázadok érik el az angol hadakat, rácsapnak a nagy teknőkre, melyek most hirtelen tüzet okádnak. A francia vadászrepülők már nem rendelkeznek az első háborús nap tájékozatlanságának bátorságával. Közülük ama kevesen, akik még nem ismerték meg az angol G-repülőgépek rettenetes fölényét a Paris, Beauvais és Lille fölötti légicsatákban. De lenyelik torkukon azt a bizonyos undorító érzést, a gyávaság érzetét, összeharapják fogaikat — csak semmi gondolkozás — löni, löni! Odaát is sebezhető emberi testek vannak. Teljes gázzal futó motorokkal, 400 km-es sebességgel száguldanak rájuk a süvítő légáramlatban, a régi francia támadólendület lüktet vérükben és rekedten ordítják a motor és géppuskák zakatolásába: »Vive la France!« Győzni nem tudnak — de meghalni igen. Hiábavaló áldozatok. A francia repülőbecsületet azonban megmentik.

A francia századok támadásai most is összeomlottak az angol légidreadnought hadak zárt tűzében. Csak egy angol G-repülőgép zuhant le, melynek egy francia repülőgép ment neki és összeütközött vele. Véletlen vagy hősieles elhatározás az ellenfél részéről, aki vele együtt lezuhant, ki tudja?

Egy hosszú óra alatt mindhárom repülőhad összes bombáit ledobta. Temetői csend uralkodik Portlandban és Weymouthban, undorító füst fekszik a romok fölött, a rakpartokon hatalmas hasadások látszanak és legsajnálatosabb a szegény lakosság. Annál tragikusabb, hogy nem *ellenséges* bombák vetették rájuk a halált és a rombolást, hanem angolok — saját honfitársaik bombái, *saját repülőik*, melyekért szívük gondolatban és bámulatban vert.

A G-hadak azonban még nem térnek vissza repülőtereikre. Egyideig a 60 km-re kiöblöződött betörés frontja fölött köröznek, hogy támaszt nyújtsanak a saját csapatrepülőeknek.

Az angol hadsereg és tengeri erők repülőinek az első háborús nap óta nehéz dolguk volt. Csak néhány vadászhad volt beosztva hozzájuk, míg szemben a francia vadász együletek és kétülésesek tömege idomult elő és biztosította felderítőrepülőit. A csapatrepülők már békében érezték elhanyagoltságukat a légiflottával szemben. Brackeley óta nemcsak minden költségvetési összeg-felemelés jutott a légiflottának, hanem évről-évre csökkentették a hadsereg és flottarepülők pénzeszközeit. És most a háborúban ezt a »lefokozást« a csapatrepülőeknek a saját testükön kellett érezniök. A haditudósításokban minduntalan olvashatták a légiflotta hősieles cselekedeteit Franciaország

fölött, de a saját csendes munkájukról semmit. Irigységgel nézték a nagy magasságban repülő G-hadakat és fokozott keserőséggel érezték saját veszteségeiket.

Most Dorchester fölött elsőízben harcolt a büszke légiflotta vállalva a csapatrepülőkkal. Igen, Brackeleynek igaza volt: a bombatámadás a döntő, mert ez vonzza az ellenséges repülőket, mint a mágnes. Miként Paris fölött, most Portland fölött is a francia vadásziparancsok fel kellett venni a harcot a G-hadakkal és megverték őket. Ezáltal az angol csapatrepülők legkényelmetlenebb és legkellemetlenebb ellenfeleiktől szabadultak meg. Most a három repülőhad elűzte a franciák utolsó maradványát és tisztára seperte a levegőt bajtársaik, a csapatrepülők számára. A légtér most üres, nyugodtan vezethetik az angol ütegek tüzét és jelenthetik a franciák állását. A repülőbajtársiasság, mely szorosan köti őket össze, mindannyiokat, akik a levegő elemében mozognak, a harc által megszilárdulást nyert.

Még Dorchester fölött állt a három had, amikor három gép jelenik meg: Brackeley személyesen! Amikor a G-300 vezérgép jelvényeit látják, mindenki egy lökést érez belsőleg, hogy megfelelően mutatkozzék a légiflotta főparancsok szemei előtt. Brackeley Portland átrepülésével személyes meggyőződést akart szerezni a támadás hatásáról. Szükséges-e még a 4. és 5. haddal — melyek 5 percen belül ide beérkeznek — további támadásokat végrehajtani? Nem, itt elég történt. De a Waddon melletti repülőtéren még élénk mozgás látható: körülbelül 60 francia repülőgép össze-vissza áll alant békésen. Sérülten, vagy sértetlenül, nem vehető

ki. Talán üzemanyagot vesznek fel új tettekhez. Ezeket el kell intézni. Már ki akarja adni a keletről közeledő 4. repülőhadnak a repülőtér elleni bombatámadási parancsot rádión, amikor Christie kapitány lemutat és zárt ökke ujjainak hirtelen kifeszítésével jelezni akarja a látható robbanásokat a repülőtéren. A repülőtér zöld pázsitján négy fekete felhő látható: egy nehéz angol messzehordó üteg, mint szívesen látott célt, tűz alá vette a repülőgépgyülekezést így a bombák megtakaríthatók.

Még sok munka akad. A tengeren átvezető hosszú francia összekötővonal végpontja, a portkandi kihajózási bázis, el van intézve. Most magát az összekötővonalat és a francia földön lévő kiindulási pontot kell megfogni, hogy az angol földön álló francia hadsereg izolálható legyen. A felderítőrepülőgépektől jó jelentések futottak be: sűrű vasútközlekedés Paris és Le Mans felől Cherbourg irányába; Cherbourg kikötőjében hajógyülekezés, 3 vontatócsoport rombolók által biztosítva menetben a tengeren Cherbourgból Portland irányába; 2 hajócsoport visszamenetben Cherbourg felé (valószínűleg üres szállítóhajók); a francia flotta zöme 7 óra 15 perc körül lassú menetben az 50. szélességi fok és 3. hosszúsági fok között, 2 repülőgépanyahajó 50 km-re délre Portlandtól, melyet 2 kis cirkáló és több romboló biztosít.

Brackeley tábornok elhatározza a két repülőgépanyahajó megtámadását. Megsemmisítésük a francia repülőerők további megbénulását fogja jelenteni, mert ők voltak most — miután a waddoni repülőtér tüzérségi tűz alatt áll — a franciák legelőretolttabb repülőtámpontjai. Ha az anyahajók használhatatlanok, már csak a

Bretagne-ban és Normandiában távolfekvő szárazföldi és tengeri repülőállomások maradnak. De ezeket a feladatokat délutánig el kell intézni, mert azután rendelkezésre kell állni a Csatorna felé előtörő atlantikflottának.

Mindhárom repülőhad parancs szerint felerészben 50 kg-os és felerészben 100 kg-os bombákkal rakódott meg. A keskeny hajótestek általában nehéz célokat nyújtanak, különösen, ha mozgásban vannak. Minthogy eltalálásuk célzott vetéssel csak véletlenül lehetséges, nagy magasságból a szórási eljárást szükséges alkalmazni hosszúságban és szélességben. Amikor a hadak 30 km-re vannak az anyahajóktól, ellenszélre fordulnak be. A hajók 10 km-re fekszenek egymástól. A 4. repülőhad a »Béarn«-t kapja mint célt, az 5. had a »Commandant Teste«-t. A nap felől jöve, a meglepetés jól sikerül; csak 10 km-re veszik észre őket. A cirkálók, rombolók és anyahajók vad légvédelmi tüze kezdődik. Utóbbiak nem tudnak elindulni, mert éppen két francia repülőgép van leszállóban. Ebbe a repülőtéren üzembe sűvítenek bele az angol bombák. A 3. repülőhad repülőszázadai oszlopalakzatban helyezkednek egymás mögé. A hadak 6—6 repülőgépe szűkített táv- és térközre zárkózik fel. Már 100 m-rel a célok előtt minden repülőgép bombatisztje bekapcsolja az elektromos kioldószerkezetet, mely mint egy óramű, egynegyed másodpercenként 2—2 bombát old. Ez 40 bombát jelent átlag 5 másodpercenként, mely idő alatt minden repülőgép átrepüli a hajókat. Vagyis kereken 700 drb., 50 kg-os bomba csapódik be az anyahajó körül. Alig látható már a hajó, annyira betakarják a becsapódások folytán felszökő vízsugarak. A

Béarnra azonban, nem kell 200 bombát ledobni, mert már a 4. had A-százada 4 bombával eltalálja a hajó közepét és az elsúlyed a robbanások füstjében oly hamar, hogy egészen meglepően tűnik elő az üres vízfelület a hajó helyén. A Commandant Teste-nél a munka hosszabb ideig tart, mert kapitánya, tekintet nélkül a leszálló repülőgépekre, teljes sebességgel fut cik-cakos vonalban. Egyidejűleg beködösítette magát. A ködmozgás azonban még mindig eléggé határozottan mutatja helyét és az 5. had C-százada találatot ér el, mely — ahogy később kitudt — a hajót erősen megrongálta.

Brackeley tábornok elrendeli a támadás félbeszakítását és Cherbourgra vesz irányt, a Cherbourg felől jövő szállítóhajókra. Ezek idejekorán lettek figyelmeztetve a G-repülőhadakra és cik-cak irányba futnak ködfelhők alatt, melyek a szállító gőzösöket és biztosító hadihajókat befödik. Csak néha szakad föl a köd egy-egy hasadéka, melyen keresztül az egyik vagy a másik hajó percekig látható, de a tervszerű bombavetés a ködön át lehetetlen marad. Egyes G-repülőgépek lementek egészen 2000 méterre és bombákat dobtak a ködmozgásokra, amelyekben a szállítóhajók feltételezhetőek voltak. Nyugodtan teheték, mert a hajók légvédelmi tüzérsége a köd miatt szintén ki volt kapcsolva. Azonban nem mindig: így pl. a G-54, mely 1500 méterre lemenve, hirtelen egy romboló 5 cm-es légvédelmi ágyú tüzébe került, amikor az hirtelen kibukkant a ködfelhő szélén.

Itt kerültek először alkalmazásra a »ködfaló bombák«. Ezek töltete becsapódáskor olyan gázt fejlesztett, melynek a ködöt fel kellett volna falnia, szívnia. Kémiai összeállításukat

csak 3 héttel a háború előtt sikerült ipari kémkedés révén a német I. G. Farben-től megszerezni. Kisebb kísérletek történtek Aldershotban, de sajnos a háború kezdetekor még csak az 1000 darabos első széria volt készen, s elérhető. A hatás kevésbé volt kielégítő, talán azért, mert az angol gyár még nem érte el a pontos vegyi összetételt, vagy talán, mert a tengeren egyáltalában kisebb a hatás.

Brackeley tábornoknak félórai eredménytelen körözés után be kellett látnia azt, hogy a beködösített szállítóhajó-csoport ellen nem lehet semmit sem elérni. Előnyösebbnek és helyesebbnek látszott őket az összekötővonal elején vagy a végén megfogni. Egy előnyt mindenesetre elértek: a szállítóhajóknak a mesterseges köd alatt rendkívül csökkenteniük kellett sebességüket, hogy az összeütközéseket elkerüljék. Visszahagyja tehát az 5. hadat, mely bombáinak kétharmadát az anyahajók elleni támadásnál amúgy is elhasználta. Az állandóan fenyegető veszély miatt a szállítóhajók továbbra is köd alatt haladtak.

A 4. és 6. repülőhaddal Brackeley Cherbourg fölé repül: a kikötőmedencéket és vasúti állomásokat 25 percig az 50 és 100 kg-os bombák pergőtüze borítja. Ámbár Cherbourg is be volt ködösítve, mégis a kiterjedt célok felismerése elegendő biztonsággal volt lehetséges. A bombázás első percei után a sárga-fehér ködrétegből hatalmas fekete füstfelhő tört fel gomba formájában: egy lőszerraktár vagy hajó robbanhatott fel. Nemsokára megritkult a köd az itt-ott keletkezett tüzek által.

Csak a háború után vált ismeretessé a rombolás terjedelme a kikötőben: 3 szállító-

hajót süllyesztettek el a bombák, a kikötő és vasúthálózat használhatatlanná vált, úgyhogy a francia hadvezetés már 2 órával az angol bombatámadás után, az utánpótlási bázis áthelyezésére kényszerült St. Malora és Le Havre-ra.

A leszállás után Brackeley tábornok távbeszélő útján rögtön érintkezésbe lép Redmond tábornaggal és Mills admirálissal. Most minden attól függ, hogy a három haderőrész: földi, tengeri, légi, a közös eredmény érdekében a legszorosabban együttműködjenek. A hadseregnek a hangulat javult és bizakodó. 9 óra óta a francia betörés egy lépéssel sem jutott előbbre, a francia tüzérségi tűz engedett. Sir Redmond természetesen elutasította azt a feltevést, hogy ez az örvendetes javuló helyzet összefügghet a légiflotta Portland elleni bombatámadásával! Brackeley azonban az ítéletet nyugodtan átengedhette a történelemnek. Ami most teljesen igénybevette, az a tengeriflotta délutáni hadművelete volt. Az atlantikflotta már elhagyta Cap Landsend-et és 6 óra múlva Portland hosszúságában lehet. A francia tengerészeti vezetéstől függ, hol és mikor történik meg az összeütközés; hogy a francia flotta elébe megy-e az angoloknak, vagy a Csatorna közepén veszi fel a harcot. Mindkettőnek harcászati előnyei vannak. Brackeley 9 repülőhadat tart készenlétben a délutáni tengeri döntőharc számára. A nehézség abban mutatkozik, hogy a légiflotta sem tulkorán, sem túlkészen nem avatkozhat be a harcba. Összekötetésre első vezérkari tisztjét, Guest őrnagyot küldi az admirális törzséhez. A biztonság kedvéért azonban a felderítő repülőgépek által is

folytatólagosan állapítja meg közvetlenül a két flotta helyzetét.

16 óra tájban fejlődött ki az alderney-i tengeri csata, melyet a legészakibb csatornaszigetek után neveztek el. A 2. francia hajóhad délkeletről futott Le Do admirális parancsnoksága alatt az angol atlantikflotta elé. A francia flotta két széttagolt csoportban volt: messze elől az 5 legmodernebb 10.000 tonnás cirkáló, melyek 30 tengerimérföldnél nagyobb sebességgel futottak és a 2. torpedónaszádflottila — mögötte a lassúbb sorhajók csoportja biztosítva a 2. könnyű hajóosztály cirkálói, a 4. osztály rombolói és a 3. torpedónaszádflottila által. A francia cirkálócsoport az angol cirkálókra 16 óra 12 perckor nyitotta meg a tüzet, melyek az angol zöm déli oldalát biztosították. A »Hawkins« cirkálót a francia »Foch« cirkáló oldaltüzének 8-20.5 cm-es gránátjai eltalálták és 7 perc alatt elsüllyesztették. Erre az angol cirkálók sorhajók vonalára vonultak vissza. Félórával később fejlődött ki a nyomdokvonalban futó sorhajók találkozóharca. A kiöregedett és hatalmas felépítményeivel és kéményeivel kitűnő célt mutató lomha »Voltaire«-t a H. M. S. Marlborough« egy 34 cm-es ösztüze éri, mire az kiválik a harcvonalból. Mindezek ellenére mindinkább érezhetővé válik a gyors 10.000 tonnás francia cirkálók fölénye, melyek most már nyugatról és háttal a napnak tüzelve karolták át az angolokat. Minthogy azonkívül az angol él aknamezőt állapított meg, mely úgylátszik francia tengeralattjáró aknarakóktól származik, Pound angol admirális elhatározza, hogy már nem nyomul előre tovább keletre, hanem félbeszakítja a harcot és Plymouth-ba fut be. Még

nem volt kiadva a visszavonulási parancs, amikor a légiflotta támadása bekövetkezett.

A 162 G-repülőgép 324 darab 100 kg-os és 648 darab 50 kg-os bombával megrakva Brackeley vezetése alatt megtámadja az ellenséges cirkálókat, melyek nyomdokvonalban a legnagyobb sebességgel futnak. Figyelmüket annyira leköti a tengeri csata, hogy az első felszökő bombabecsapódások hajógránátoknak vélik. Csak azután nyitják meg légvédelmi lövegeik a tüzet. A »Foch«-ra egy 100 kg-os bomba csap be a kéményen keresztül a gépházba és lángragyújtja. A »Dupleix«-t több találat éri és 7 perc alatt elsülyed. A »Dusquesne«-n a felépítményeket, a tornyot és a központot rombolják össze a becsapódó bombák. A »Suffren« visszamarad és beködösíti magát. Mindez percek alatt játszódik le. 7 perccel később Brackeley 9 hadával a francia sorhajók nyomdok vonalán száguld végig. Amikor a bombák a páncélfedélzeten behatolnak, a felépítményeket szétdobálják, mint a kártyavárákat, ráeszmél a francia admirális, hogy a győzelmi pálmát az utolsó pillanatban csavarták ki a kezéből. Az angol cirkálók odaát 20 mérföldre csodálkozva tapasztalják, hogy a francia tűz gyengébb lett.

Most játsszák ki az angol repülők az utolsó ütőkártyákat: a légiflotta bajtársak által fedezve, angol vízigépek közelednek nagy sebességgel és végigkorbácsolják géppuskáikkal a francia nagyhajók fedélzetén lévő közelharcgépeket és légvédelmi ágyúkat. A másik oldalon a becsapódó gránátok fölött közvetlenül más sötét sziluettek tűnnek fel: a 460. és 461, had torpedóvető repülőgépei — meredek repülésben lecsap-

nak egészen 10 méterre a víz fölé — a legnagyobb veszélyben! Az egyik vagy másik torpedóvető repülőgép meginog a becsapódó gránátok szökőkútjai között. Kettő rácsapódik a vízfelületre és elmerül. De már mutatkoznak a torpedók rosszindulatú hullámfodrai a vizén. A »Lorraine« francia sorhajót két torpedó találja el a hajóközépen, mire néhány perc alatt elsüllyed. A »Jean Bart« léket kap, úgyhogy erősen baloldalra dől és kormányozhatatlanná válik.

17 óra 25 perckor a francia flottafőparancsnok elrendeli a visszavonulást Cherbourgra. A visszavonulás fedezésére francia rombolók törnek előre a kísérő cirkálók által fejlesztett köd kihasználásával. Pound angol tengernagy az est beálltáig cirkálókkal felveszi az üldözést. Ennél sajnós, a »Comus« angol cirkáló a francia »Turquoise« tengeralattjáró aknarakó által kibocsátott egyik aknára futott és elsüllyedt.

Hála a légiflotta beavatkozásának, az angol atlantikflotta elérte a hadászati célt: a cherbourg-portlandi ellenséges utánpótlási vonal áttörése sikerült. Persze még nem lehetett a tenger abszolút uralmáról beszélni, ehhez az angol oldalon túl nagyok voltak a veszteségek. Csak az egyensúly állt újra helyre a tengeren. Annál sürgősebb most az a feladat, hogy minél előbb leszámoljanak az átkelt francia hadsereggel, mely mint egy tályog, mélyen beleette magát az országba. Még a tengeri csata alatt 4 francia szállítóhajó, melyet sajnós, túlkésőn jelentettek, csapatokkal és lőszerrel befutott Portlandba.

Julius 11-én délelőtt ismeretessé vált Olasz-

ország hadba lépése Franciaország és Jugoszlávia ellen. Még a délután folyamán a szövetséges olasz és angol flotta Toulontól délre megtámadta és megverte a francia földközi tengeriflottát. Egy olasz hadsereg átlépte a határt Laidach irányába, egy másik hadsereg Albániában vonult fel.

Az angol szárazföldi hadsereg főparancsnoka most ama kérdés előtt állt, hogy vagy gyülekezteti az összes rendelkezésre álló aktív és tartaléksapatokat a betörési hely előtt, hogy azután — a Ludendorff-féle 1918 tavaszi offenzívák mintájára — többórás tüzérségi tűz után előretörjön. Ez csak öt nap múlva lehetséges, mert addig tart a lőszertömegek odaszállítása. Vagy kisebb erőkkel támadnak már július 12-én, de előzetes hatásos tüzérségi tűz nélkül. Sir Robert Redmond az utóbbira határozta el magát. A hiányzó tüzérségi előkészítést a tankezredek és motorizált kötelékek erős harcercjével és mozgékonyágával kell pótolni. Az ellentámadás súlypontja a Maiden Newton-i magaslatok területén fekszik. A Sherborne-Neovil készültégi körletbe vezető három vasútvonal és jó úthálózat megkönnyíti a gyors gyülekezést. A támadási sávban az angolok bevetettek: 2 motorizált hadosztályt bőven ellátva kétemberes kis harckocsikkal, 2 tankezredet közepes és nehéz harckocsikkal és 2 gyaloghadosztályt. Egy melléktámadás Shaftesbury irányából Dorchester felé tör előre. A jobbszárnyon, Bridgeportnál és a balszárnyon Wareham-nál nem akart támadni Redmond. Ezeket a területeket, az erőkkel takarékoskodva, csak tüzérségi tűz és gázlövés tartja majd le.

Az éjjeli bombatámadásokat Brackeley tábornok nem sokra becsülte. Ha a franciáknak sikerül további szállítmányokat Portlandba



— a repülőhadak a háború kitörése óta eltelt 56 óra alatt átlag 20 óráig voltak a levegőben — Brackeley tábornok nyugodtan vállalhatta a felelősséget, hogy az egész légiflottának éjjeli nyugalmat adjon. Mint jó vezető, tudta, mit lehet követelni a csapattól, ha szükség van rá, de tudta erőit idejében kiméi ni is. Frissen és ütőképesen maradni a holnapi nagy angol ellentámadáshoz, mely az átkelt francia hadsereg sorsát fogja eldönteni, ez volt a fődolog. Fényes, világos szemekkel tekintsenek fia holnap a harcba, a győzelemre!

Amikor Brackeley július 11-én este hadiszállásának kertteraszára lépett és rózsaszínű cirrussávokat lát a nyugati égbolton, összeráncolja a homlokát. Ez időváltozást jelent., Butaság. Mélyen lógó felhőket nem igen használhat a légiflotta holnap a földiharcba való beavatkozásnál. A meteorológus megerősíti: alacsony nyomású terület az Atlanti óceán felől előnyomulóban. És éjjel már csepereg is a sötét égből.

Július 12-én reggel szakad az eső. Az angol ellentámadásnak tervszerint 4 óra 24 perckor kellett volna megindulnia. De a készenlétbe helyezés késlekedett, úgyhogy a támadócsapatok csak elkésve jutottak az egyes megindulási szakaszokba. Csak lassan jutnak előre, mert a franciák mély zónában védekeznek, fészkeiket ügyesen oldaltűz támogatja és náluk a mozgóvédelem jut érvényre. Sok előremenő angol harckocsi a rossz látási viszonyok miatt, meglepetésszerűen kerül az egyes francia lövegek és aknavetők oldal tüzébe és szétlőve fekszik marad. A csapatok csak 9 óra tájban érik el súlyos veszteségek árán a Dorset Hills magaslati vonulatot Maiden Newtonnál. De ott megakadt az angol támadás. A helyzet kritikus.

Brackeley tábornok reggel 2 óra óta a »Southern Command« (déli szakasz főparancsnokság) harcálláspontján tartózkodik. Négy hadnak 5 óra 30 perc óta kellett volna a támadást bombákkal az ellenséges ütegek és összeköttetések ellen kíséreni, két további had készségben állt, hogy 144 tonna gázbombával a Wareham szakasz elgázosításán közreműködjék. De mindannyian még dolgavégezetlenül állnak repülőtereiken. A felhők oly mélyen lógnak, hogy nem lehet felelősség mellett bevetni a nagy G-repülőgépeket és nem lehet kitenni őket egész alacsonyan a francia légvédelem tüzének. Csak

egyed felderítő és vadászrepülőgépek suhannak alá a homályos szürkességben és bújócskát játszanak a felhőrongyok mögött.

Brackeley magánkívül van: a légiflotta minden vállalkozását eddig siker kísérte és rettetes, hogy éppen most a döntőharcoknál marad az ő fegyvere kikapcsolva. Mérgesen néz föl a felhőkbe és percről-percre várja, hogy valami szél elzavarja őket.

Röviddel 10 óra előtt, egy csapatrepülő száll le az angol harcálláspont melletti ütközetrepülőhelyen. A könnyen megsebesült megfigyelőt gépkocsival beviszik a közeli tanyába, ahol a főparancsnokság tartózkodik. Jelenti, hogy a római úttól északra lévő erdőparcellákban számos könnyű francia harckocsi van és körülbelül 3 zászlóalj francia gyalogság áll készenlétben. A földi légvédelmi géppuskák és ágyúk elhárító tüze igen erős. Nagy nehezen jutott vissza az arcvonalon át.

Brackeley a térképekkel borított asztal mellett áll és hallja ezt. Kemény arcvonásainak semmi mozgása nem árulja el, mi megy végbe benne. Hihetetlenül szégyenli magát — kiátkozottnak érzi magát ebben a körben, míg a többi fegyvernemek, gyalogság, tüzérség, harckocsik nehéz harcban elvéreznek, büszke fegyvere mozdulatlanul áll hátul. E jelentés alapján nincsen kétség aziránt, hogy a franciák ellentámadásra készülnek. Tudja jól, hogy a főparancsnokság két óra előtt vetette be utolsó tartalékait és egyetlen század sem áll rendelkezésre, hogy a francia lökést felfogja, ha a ritka elülső vonal át van törve. Már több ütegnél kevés a lőszer. De lehet és szabad-e neki hadait ilyen nevetséges magasságokban bevetni? Az óriás-

repülőgépek nagy mélységben lépcsőzve oly ideális célt képviselnének a francia légvédelmi tüzérség számára, hogy alig téveszthetik őket. Igen, ha egyedül saját személyéről lenne szó! Már régen az ellenség fölött volna. De ő a teljes vezetői felelősséget viseli a légiflottáért az országgal szemben. Soha, sem a Paris elleni bombatámadásnál, sem a beauvaisi légicsata kritikus pillanataiban oly súlyos felelősség nem terhelte vállait, mint most. És nincsen senki a világon, aki ezt a terhet levinné róla.

A vezérkari tisztek még ott állanak térképeik fölé hajolva, a főparancsnok Allison tábornok felemelkedik és pillantása mintegy véletlenül súrolja Brackeleyt. És ez a pillantás kérdez, szavaknál érthetőbben: »Nem tudátok segíteni, ti a légiflottától?« Brackeleyben hirtelenében kialakul az elhatározás. Hirtelen felveti állát, röviden meghajol a főparancsnok felé, aki csodálkozva tekint utána és gyors lépésekkel kimegy az esőbe. Guest őrnagyot visszahagyja a főparancsnoknál, mint összekötő tisztet, gépkocsival elszáguld a leszállóhelyre és a készenlétben álló futárrepülőgéppel átrepül a 40 km távolságra lévő tauntoni repülőtérre.

Tegnap óta itt áll a légiflotta 3. és 4. hada készenlétben. A 30 G-repülőgép szélesen szétvonva áll rendszertelenül elosztva a tér szélén. A repülőgéptörzseket a fák alá tolták, hogy amennyire lehetséges, légifelderítés ellen rejtőzve legyenek. Furcsán tarka színes vásznakat terítettek rájuk. A szél csapkodja a nedves vásznakat és megkísérli kirántani a rögzítő karókat. Jó volt, hogy a vigasztalan időjárás a francia kollégákat is visszatartotta messzibb kirándulásoktól az angol front mögé, mert a ha-

talmas repülőgéptörzsek tehetetlenek volnának ellenséges bombatámadások ellen. Csak egyetlen magányos francia nyulacska suhant át kék-fehér-piros kokárdáival — biztosan eltévedt szégyenke az esőpárában. De a légvédelmi géppuskák és géppuskák oly alaposan megfoglalták, hogy a gépvezető teljesen elveszítette a fejét és átvetődve szállt le a szomszédos mezőn. Ez volt az egyedüli változatosság az egyhangú várakozásban.

A hajózó személyzet kényelmesen helyezkedett el az óriásgépeken — itt legalább száraz volt — kártyáznak, hogy agyonüssék az időt, maguk elé néznek kedvetlenül, vagy alszanak a sarokban. Az eső dobol a fejük fölötti fémtetőn. A harctornyok csapóajtói le vannak zárva, de az eső kis sugarakban mégis csak átszivárog a hasadékokon. A G—46-ban Winton egy-egy viccel próbálja a hangulatot emelni, de vicce elfullad az általános kedvetlenségben. Várni, várni... A tüzérségi tűz dübörgése csak tompán hat át a nedves levegőn és az utolsó órákban mindig gyengébb lett. Talán vége van már a csatának elől? A repülőtér melletti úton vég nélküli tehergépkocsioszlopok dübörögnek gránátokkal nehezen megrakva. Vörös kereszt sebesültszállító gépkocsik jönnek velük szemben...

Nagy esemény, amikor egy tüzérrepülő Tauntonban leszáll üzemanyagkiegészítés végett. Élet kerül a társaságba. Körülfogják, mesélnie kell, míg kibújjik bőrruhájából: »Puskaporos a levegő elől. Nehogy odamerészkedjete nagy alásteknőitekkal. Nekem telerakták a ládát alulról. Egyik tartályom kilyukadt, minden pillanatban meggyulladhattam volna. A motorzajon keresztül hallottam az átkozott géppuskák za-

katolását. Nem is művészet, ha 50 méteres magasságban kell repülni. — A mi támadásunk nelyzete? — Na, gyerekek ahogyan én látom a helyzetet, elég rosszul áll. A magaslatokon nem jutottunk át. Kitűnő idő egy offenzívára. Szent Péter biztosan a franciákkal áll szövetségben. Jobb lett volna, ha vártunk volna az offenzívával, míg több csapatunk és lőszerünk van. Ez a legmagasabb, saját személyi és nem mértékadó véleményem, de én nem vagyok vezérkari. «

Majdnem észrevétlenül száll le a repülőtéren egy futárgép, szokatlan sebességgel gurul a 3. had vezetőgépehez — ennek de sürgős — és közvetlenül előtte fékez. Repülőruhában ugrik ki az ülésből egy ember. Valaki átnéz látcsővel: »Teringettét — Brack!!« Megmerevednek, azután szétszaladnak, mindenki repülőgépehez. »Mit akar itt?« Már »Vigyázz«-t üvöltenek a gépek klaxontrombitái. Repülőgépről repülőgéphez megafonnal adják tovább a szélben a parancsot: »Motorokat megindítani. Had-, század- és repülőgépparancsnokok azonnal a főparancsnokhoz.«

A nedves fűvön át szaladnak a parancsnokok és összeállnak a G-300 szárnya alatt. A hadparancsnokok jelentik, hogy a 3. és 4. had vezetőparancsnokai jelen vannak. Brackeley tiszteleg. Pillantása körbeszalad, mindenkinek keményen a szemébe és a szívébe. Mindannyiukat ismeri, mert kicsiny a légiflotta családja, kicsi, de válogatott testület. Kemény békeiskolában nevelte őket. De a háború kitörése óta nem látta személyzetét arcról-arcra, csak a levegőben fent volt együtt velük. »Különös«, gondolja magában, »hogy ez a pár háborús nap

mennyire megkeményítette vonásaikat. Friss fiaimból férfiak lettek«.

— »Jó reggelt uraim. Helyzet: támadásunk a maiden-newtoni és cerne-abbasi magaslatokon megakadt. Legelső vonal: kérem rajzolják be pontosan térképem után. A tájékozódás alacsony magasságból igen nehéz, a látási viszonyok rosszak. A franciák harckocsikat és gyalogságot vontak össze a római úttól északra lévő erdőparcellákban, valószínűleg ellentámadásra. Tartalékok már nem állanak a főparancsnokság rendelkezésére, a tüzérségi lőszer csekély.« A rövid mondatok keményen verődnek füleikbe. Olyan, mint a békegyakorlatok megbeszéléseinél: tárgyilagos, száraz, egy szóval sem túlsok, olyan nyelv, mely csak akaratot ismer. Már büvkörében vannak és a kétkedő »ha« és »de« eltűnt szemeikben. Most egy pillanatra felemelte hangját és máris mindannyian elektromos-áramot éreznek áthaladni testükön: »Az egész légiflotta rögtön támadásra indul a francia földi csapatok ellen. A felhők alatt, legalacsonyabb repülőmagasságok. 3. repülőhad a neovili, maiden-newtoni vasúttól nyugatra, 4. repülőhad keletre. Századokat és repülőgépeket széles arcvonalban szétvonni. Első átrepülés alatt a bombákat zárt csapatokra, ütegekre és harckocsikra kell ledobni. Ezután hátraarc és géppuskákkal és géppuskákkal tűz alá veendő az összes adódó célok. A terület ismételten átfésülendő. Különösen fontos a francia légvédelmi ütegek gyors elintézése több repülőgép összpontosított tüzevel. Én a 3. had élén repülök.« — Szünet. Mindenki mereven áll, szemével mereven a főparancsnokon. Feltétel nélküli bizalom sugárzik feléje: »Brackért tűzbe

megyünk és a halálba!» — »Légiflotta bajtársak! Én tudom, mit követelek ma tőletek. De a szükség parancsol. Mi vagyunk Anglia utolsó tartalékai. A döntés *egyedül* nálunk van. Számkra, repülőkre nincsen »lehetetlen«. Indulás — egy pillantás a karórára — 10 óra 38 perckor. A viszontlátásra!«

Hatalmas motorzúgás tölti meg a levegőt. Egyidejűleg zártan gurulnak a repülőhadak a szél ellenében, felemelkednek a földtől. A légcsavarok a nedves levegőt korbácsolják.

Brackeley tábornok a vezérgép parancsnoki tornyában áll. Gyorsan diktálja a rádióparancsokat a többi 10 repülőhadnak, melyek egyrészt más szakaszokban támadnak, másrészt, mint második hullám következnek. Senkisé marad hátra. Mindent egy lapra tesz fel., Az egész légiflotta menetben van. Csak semmi fél-elhatározás.

Azután megkönnyebbülten fellelegzik. Megtörtént. Mindent, amit, mint vezetőnek meg kellett parancsolnia, megparancsolt. Most már csak repülő ő is, mint a többiek, harcos. Az utolsó órák nyomása megszűnt, lentmaradt a földön.

Kifeszíti mellét és beszívja a nedves föld erős szagát, mely sós tengeri levegővel keveredik. Az eső elállt, de a legmélyebb felhőrongyok már 100 méterben suhannak el mellette. Fölöttük nehéz felhőrétegek tolódnak egymásba és komor kékesszürke takaróba egyesülnek.

Mily szép így alacsonyan repülni a vidék fölött, mely békésen fekszik, — angol vidék fölött. Zöld mezőfelületek világítanak. Széles hullámokban ringanak az érett rozsföldek. A füzesek ezüstösen hajladoznak a szélben. Öreg fák

között egy tanya — kék füst száll fel kéményéből — ebédet főznek éppen? — Libák surrannak fel a motorzajtól — dühösen szalad egy kutya a házsarok körül és a repülőgép után csahol. — Asszonyok, gyerekek integetnek fel. — »Igen, te angol nép, érted harcolunk, érted esünk el« — és tisztelegve emeli fel kezét.

Szabadnak és büszkének érzi magát. »Mint egy Isten tartom sorsomat a kezemben. Most a vezérség legmagasabb csúcsán állok — az élet napfordulóján. Innen csak lefelé mehet. Hová? Béketábornok — lassú öregedés — betegség — halál a párnák között. — Nem! Inkább szakíttassék ki a legerősebb tettek életéből. Repülőhalál, mily sokszor néztem a szemedbe. Készen lenni, mindent jelent.« Tekintete égi messzeségbe tágul.

De gyorsan összeszedi magát és lerázza az érzéstartó gondolatokat és sejtelmeket. Most nincs erre idő. Már átrepülnek Neovil városka fölött. Ott elől fekszik a front, az ellenség, A harcterület majdnem érintetlen. Nincsen tölcsermező, nincsen árok összevisszaság. Egész más volt akkor, amikor mint fiatal hadnagy Flandria fölött repült. Milyen régen volt az! Különös, mily békésnek látszik a vidék. Erősen kell nézni, hogy itt-ott gránáttölcseréket, a földből füstölgő felhőcskéket lehessen felfedezni, vagy a tüzelő ütegek halványsárga torkolattüzét az erdőcskék mögött.

Egy pillantás hátra: sötét csata vonalban következnek a repülőhadak. Az 5. és 6. had már felzárkózott.

Utolsó rádióparancs:

»Anglia elvárja, hogy mindenki teljesítse kötelességét.

Brackeley.«

Ekkor közvetlenül előtte robbannak a francia légvédelmi tüzérség első robbanófelhői.

10 óra 15 perc óta teljes erővel megindult a francia ellentámadás a magaslatokon kétoldalt Maiden Newtonnál. 90 könnyű tank friss gyalogsággal, közöttük egy zászlóalj szenegál-néger átrohan az angol vonalakon és már néhány angol ütegállásba is behatoltak.

Ekkor távoli motor zúgás — közelebb és hangosabban dübörög. A szürke felhőzetből hatalmas árnyak tűnnek fel — 70 G-repülőgép száguld 280 motorral 100—200 méteres magasságban. 14,000 darab 25 kg-os bomba pergőtüze esik a francia vonalakra és megrázkódtatja a földet. A távolabb álló légvédelmi ütegek dühös zárótüzet fektetnek a hadak elé, villámlik és csattan vadul a levegőben. Két óriásgép közvetlenül a légiflotta főparancsnok vezérgépe mögött meginog és eltalálva lezuhan a földre. De a rések zárulnak. Feltartóztathatatlanul mindig gyorsabban dübörögnek a szörnyek közelebb, félelmetes nagyságra nőve. A francia gyalogosok lelapulnak a gránáttölcsérekben, belemarkolnak a földbe — egy se gondol arra, hogy géppuskáját a magasba irányítsa. Mert közvetlenül a szárnyak alatt üvöltve, csattanva és szilánkokat szórva gördül a bombák tűzhenyere, mindent füstfelhőbe borítva. Most jaj a francia légvédelmi tüzérségnek is, melynek tüze örökre elnémul.

És mielőtt még a franciák magukhoz tér-

hetnének meglepetésükből, megfordulnak az ércszárnyak, lecsapnak közvetlen közelre a földre és tüzet okádnak minden irányba gépágyúikból és géppuskáikból.

Winton György, mint parancsnok vezeti a G—46-ot. Ismét és ismét köröz a franciák fölött: ahol egy harcokosi látható, ott lecsap a két gépágyú. Szinte komikus, ha egy ilyen harcokosi részeges cik-cakban ide-oda imbolyog, hogy kijusson a tűzből, míg aztán egy 3.7 cm-es gránát telitalálata felfordítja, mint egy cserebogarat, vagy láng csap ki belőle. Az örült vadászat közvetlenül a fakoronák és háztetők fölött folyik. A megszokott 6000 méterben való repülés után érdekes változatosság! Elks és Wade szorgalmasan átkutatnak minden útarcot, tölcsért, a francia kékesszürke egyenruhák után és zakatolnak géppuskáikkal. Senkisé gondol már a veszélyre. Vad harcdüh részegíti meg őket.

Winton megfigyeli, amint az angol gyalogság feltartóztathatatlanul előreszalad, az összelőtt harcokosok között. Lelkesülten integetnek fel repülőikhez. Már átlépték a maiden—newtoni, bridgeporti vasútvonalat. Most a repülőszázad a patak völgyét repüli át. És mindig tovább, Dorchester felé köröz a G—46. Williamsnek elől a kormányznál ügyelnie kell, hogy a fordulóknál a szárnyvégek ne érintsék a földet. Szorgalmasan kell dolgoznia, hogy az alacsony magasságban uralkodó szellökéseket is kiegyensúlyozza.

Winton időről-időre hátranéz hadának bajtársaihoz, akik a közelben száguldoznak. Balról éppen elfut a G—300, a légiflotta főparancsnok vezérgépe. Ekkor sűrűn egymásután 8 sárga

villám villan a ködből; tüzelő francia üteg! és a következő pillanatban a fülükbe hasad: 8 robbanási pont füstölög — néhány száz méterre a G—46-tól — de a repülőgép odaát felágaskodik, lecsúszik az egyik szárnyon, leesik, mint egy kő és eltűnik a fakoronák mögött. Winton szívverése eláll — borzasztó ijedtség bénítja meg — szent Isten, hiszen ez az előbb éppen G—300 volt? Beinti Williamset arra a helyre, ahol a repülőgépnek feküdni kell — alig 400 méterre az erdőcskétől — a törzs befürödött a földbe, szétroncsolva és holtan fekszik a zöld mezőn, a letört szárnyon meredezik a szám: G—300...

De Laury francia kapitány 7.5 cm-es gépkocsizőütegével kísérte a harcokcsitamadást és két angol tankot lőtt szét. De most vége volt, lőszer kifogyott — még 8 lövés 4 lövegre — ez volt minden! Ekkor jöttek az angol repülőgépek és a francia gyalogság vad pánikban hömpölyög vissza. Hogy ütegét megmentse, visszafordult. Amikor látja, hogy nincsen már ellenállás, minden elveszett, elrendeli, hogy ütege megegyeszer állásba vonuljon közvetlenül a római út mellett. Az utolsó gránátokat még az angolokra fogja eltüzelni. Az átkozott repülőgépekre ott fent. A gránátok becsúsznak a csövekbe, a závarzat becsukódik. Éppen jön egy repülőgép a fák fölött száguldva, alig két kilométerre — »tűz!« — az utolsó 8 gránát bele-szívít a levegőbe — egy földresújtja a G—300-at — és vele az angol légiflotta főparancsnokát, Brackeley tábornokot...

A második hullám, a 7. és 8. had dübörög most át új bombákkal és friss lőszerrel. Rettenetes apokalyptusi lovasok, amelyek minden éle-

tet eltaposnak és az utolsó ellenállást is letörik. A francia tüérek elszaladnak ágyúiktól, a kíméletlen gép puskakorbács úzi az embereket, mint a nyulakat a mezőkön át — vad menekülés — »Sauve qui peut« (meneküljön, aki tud) — míg összeesnek — nincs menekvés — az angol repülőgépek mindig a sarkukban vannak — és mindig előttük!

13 óra 10 perckor egy gépkocsi élesen fékkez az angol főparancsnokság harcálláspontja előtt. Belőle kiszáll egy francia vezérkari tiszt: Michelin tábornok hadserege leteszi a fegyvert.

Nagy pillanat Anglia történetében...

* » *

Julius 12-én délután az angol légiflotta nagy bombaraidet hajt végre mélyen Franciaország szívébe. »Bosszú Brackért! A rombolás útja Le Havre, Rouen, Paris, Orleans, Bourges, St. Etiennen vezet át egészen a 750 km. távoli Lyonig. Olasz bombázó hadak Torino felől betörnek a Rhone völgyébe és először szorítják meg — képletesen — angol bajtársaik kezét. Most az eddig megkímélt francia hátország is megismeri a háború rémeit.

A további bombatámadások rettenetes fenyegetése alatt csak egy megoldás adódik a francia kormány számára: béke minden áron. Északfranciaország ipari területeiben, Belgiumban és Lotharingiában kikiáltják a proletariátus diktatúráját, mindig tovább halad a zavar lobogó lángja az országban, egyre jobban kicsúszik a hatalom a kormány kezéből. A hadsereg és tengerészet nagy része megbízhatatlan. Mit segítenek a nagy tengerészet, harckocsik, tengeralattjárók, csatahajók, nehéz útegek töme-

gei, ha az emberek megtagadják kötelességüket. A mozgósítást már csak Középső- és Délfranciaországban lehet tervszerűen végrehajtani. Az átkelt hadsereg portlandi kapitulációja után, a flották a Csatornában és a Földközi tengeren való veresége után minden remény elvesz a fegyveres győzelmet illetően. A háború *kifelé* elveszett — most már csak arról lehet szó, a *belső* háborút megnyerni. Minden további késlekedés egész Franciaország katasztrófáját jelentheti.

Még július 12-én este a francia és belga követ Hágában kormányától utasítást kap, hogy a brit kormánytól azonnali fegyverszünetet kérjen. Július 13-án 12 órakor Londonban megkötik a fegyverszünetet. Az Angol- és Olaszország által diktált feltételek kemények: a szíriai mandátumterület átadása Angliának, Nizza, Tunis, Korzika Olaszországnak, a Dalmát part Raguzáig való leszakítása Olaszország számára, a jugoszláv flotta kiszolgáltatása Olaszországnak. Magyarország visszaállítása az 1914. évi határokkal. A feltételeket elfogadják.

Winton György ismét ott áll G-repülőgépének parancsnoki tornyában. Mint valami nehéz álm, tűnt el a háború. Béke van. Komolyan tekint London háztengerére, a zöld St. James-parkra, a Themsére. Fekete gyászzászlók lengenek a G—46 szárnyain. sűrűn összeszorítva, katonai sorok mögött embertömegek állanak a Whitehall széles via triumphalisán, melyen a gyászmenet végigvonul. A Westminster Abbey től hangzó mély harangzúgás, a tompa dobper-

gés ide nem hatol fel. De a motorok zúgó, hősi dalával kísérik a brit légiflotta hadai halott vezérüket sírjához és utoljára tisztelegnek gép-ágyúik dörgésével nagy légimarsalljuknak, Brackeleynek.