

A. SZ. JAKOVLEV EMLÉKIRATAIBÓL

Az 1906-ban született szerző hatszoros Sztálin-díjas repülőgépkonstruktőr, a Szovjet Légihaderő megteremtőinek egyike. A nevét viselő vadász-, személyszállító és bombázógépek, helikopterek, a JAK-ok már a második világháborúban fontos feladatokat láttak el. Emlékirataiból *Les chemins d'une vocation* címmel részletek jelentek meg a *La Vie Internationale* idei 1—3. számában. Alábbi válogatásunkat a francia szöveg nyomán közöljük. Jakovlev az 1939-ben megkötött szovjet—német megállapodás után Németországban tett látogatásáról számol be.

A valamivel később aláírt gazdasági szerződéseknek megfelelően a Szovjetunió kötelezte magát arra, hogy ipari berendezések, gépek és repülőgépek ellenében különféle nyersanyagokat szállít Németországnak.

A felmerült gyakorlati kérdések rendezésére J. Tevoszjan vezetésével kereskedelmi küldöttség indult Németországba. A repülésügy szakembereinek A. Guszjev vezette csoportjába tartozott I. Petrov, N. Polikarpov, V. Kuznyecov, P. Gyementyev, jómagam, valamint néhány mérnök a rokonszaktókból. Alaposan tájékozódunk kellett a német repülésügyről, és el kellett döntenünk, mit vásároljunk.

Ilyen feltételek közepette került sor németországi látogatásomra a második világháború kitérése után. Nagyon is jól tudtuk, hogy a faszizmus elleni háborút a paktum sem teszi elkerülhetővé.

Mihelyt átléptük a határt, éreztük, hogy sűrűsödik a homály; sohasem felejttem el, milyen rossz érzés nyomasztott már kezdettől. A fények és a szikrázó tüzek óceánját magunk mögött hagyva, beléptünk a sötétség és a szorongás birodalmába. A vonat Berlin felé robogott;

a fülkék ablakai lefüggönyözve, az állomások, a városok és falvak, amelyeken áthaladtunk, mély sötétségbe burkolóztak.

A német fővárosban este nyolc-kilenc után kihalt az élet. Az angol repülőgépek vártán Berlin magába zárkozott. A színházi előadások korán befejeződtek, az utcák teljesen kiürültek, s mihelyt felüvöltöttek a szirénák, az emberek rohantak az óvóhelyre. Reggel aztán a rendes kerékvágásban folyt tovább az élet, mintha visszatért volna a nyugalom. Kellemes látványt nyújtottak a zöld pázsitok és a sokszínű virággyepek. A gyermekek vidáman hancuroztak a kavicsos sétatnyokon, a háziasszonyok bevásárolni jártak. De már egyre hosszabbak voltak a sorok az élelmiszerüzletek előtt.

Mintha minden férfi számára kötelezővé tették volna az egyenruha viselését. Katonaruha, az SS-ek viselete, a rendőrök uniformisa, a náci párt tagjai barna zubbonyban, horogkeresztes karaszalagokkal. Még az utcaseprők és a rikancsok is valamiféle egyensapkát viseltek.

A hitlerista tisztségviselők szívélyesen fogadtak. Feltűnő volt vendéglátó kész-

ségük fitogtatása; érkezésünk tiszteletére német és szovjet zászlókkal díszítették fel a peront. Amikor kiszálltunk a vagonból, polgári és katonai hatóságok képviselői üdvözöltek bennünket. Arcukon széles mosoly. A kézfogások véget nem érő sorozata, udvariassági frázisok, sűrű tisztelgés, semmi sem hiányzott a nyílt barátság látszatából. Az Unter den Lindenben levő Adlonban szállásoltak el bennünket, ez volt a város legelőkelőbb hotelje. Szobám ablakából az amerikai és a francia követség épületére láttam, s a Brandenburgi kapun túl megpillantottam a Győzelem útját. A szálloda főbejárata fölött szovjet zászlók lengtek. Reggelenként a kíváncsiak nagy tömege várakozott kilépésünkre. Mindig fűrkésző pillantások kereszttüzeiben jutottunk el gépcsijainkig.

Berlinben most jártam először, kíváncsiságom határtalan volt, s ezt nem is igyekeztem leplezni. Az összehasonlítás más európai fővárosokkal nem vált a német metropolis előnyére. Főként, mert nem volt egyénisége, mint Párizsnak, Rómának vagy Leningrádnak. Az egyébként tiszta, jól rendezett utcák valamiképpen elnagyoltnak, ridegnek tűntek, semmiképpen sem csábítottak köszálásra. Persze, a múzeumok nagyszabásúak, a színházak fényűzően vannak berendezve, a szép közkertek kellemes látványt nyújtanak. A nagy, ragyogó palotákkal és gyönyörű kirakatú üzletekkel szegélyezett főútvonalaknak, például a Kurfürstendammnak volt stílusa, de a hatalmon levő klikk katonás szellemének nyoma mindenhol meglátszott.

Németország, amelyet északról délig s keletről nyugatig bejártunk, nem keltezte hadiállapotban levő ország látszatát. Az élelmiszerjegyeiktől és a légvédelmi intézkedésektől eltekintve semmi sem változott, az élet rendes medrében folyt. Az ellenséges légierő cseppet sem volt tevékeny, csupán a várható bombázások lidércnyomása gyötörte a lelkeket.

Általános vélekedés szerint a német városok életritmusa mit sem változott a békeidőkhöz képest. Egyszer, a bremeni pályaudvaron, miközben a berlini szelvényre vártunk, s egy hangoskodó újonccal teli vonat haladt el az egyik sínpáron, a kupék leeresztett ablakán át ptyókos, handabandázó katonákat láttunk, akik fenyegetve integettek felénk; egyikük kihajolt az ablakon, és felénk ordított: „Ti is jösztek nemsokára, szarháziak!” Valószínűleg hátszói kisegítőszolgálatra beosztott németeknek nézett bennünket. A vonat már messze járt, de még láttuk a dühös katona karjeleit,

s elértek hozzánk trágár szitkainak foszlányai. Az egyik német cég kíséretünkre kijelölt delegátusa zavartan molyogta: „Ne tessék törődni velük, harcterre induló újoncok!”

Ez az incidens ismét emlékezetünkbe idézte a háborút, amelyről aztán soha többé meg nem feledkeztünk németországi utazásunk során. Berlinben az angolok berepüléseinek szemtanúi lehettünk. A légitámadások erőtlenek, csekély intenzitásúak voltak, semmi kárt nem tettek a fővárosban. Inkább az volt az érzésünk, hogy csak amolyan próbariasztásokat, nem pedig valóságos bombázásokat látunk.

Megerkezésünk után néhány nappal fogadott bennünket Ernst Udet vezérezered, Göring, az akkori légügyi miniszter helyettese. Udet hatáskörébe tartoztak a minisztérium műszaki főosztályai, tehát szoros kapcsolatban állt a nagy konstruktőrökkel, többek között Messerschmitt-tel, Dornierrel, Heinkellel. Beosztásának megfelelő hangzatos titulusa: tábornagy.

Udet az első világháború hírneves pilótája volt, s ezen felül géptervező mérnök is. Kevéssel érkezésünk előtt sikerült megdöntenie egy Heinkel tervezte gépen a gyorsaság világrekordját. Egyébként Heinkelnek személyes jó barátja volt.

Udet már első találkozásunk alkalmával igen jó hatást tett rám. Tetszett nekem ennek a középmagas, vállas, nyílt arcú, jó kedélyű embernek a tapintata. Egy csapásra közölte velünk, hogy Göring meghagyta: mutasson meg nekünk a német légierő dotációjában levő minden gépet, motort és felszerelést.

Azt javasolta, előbb tekintsük meg a gépeket: földön és repülés közben a johannisthali repülőtéren, Berlin egyik elővárosában, s csak azután látogassunk el a Junkers, Heinkel, Messerschmitt, Wulf és Dornier üzemekbe. Ott aztán találkozhatunk a konstruktőrökkel, és kiválthatjuk azt, amit meg akarunk vásárolni. E szakasz befejeztével újrakezdjük és remélhetőleg sikeresen be is fejezzük a tárgyalásokat. Elgondolásával egyetértettünk, s már másnap ki is mentünk Johannisthalba.

Mintha parádéra sorakoztatták volna fel őket, úgy álltak a földön a különböző típusú repülőgépek: bombázók, Junkers—88-as és Dornier—215-ös kétmotorosok, Heinkel—100-as és Messerschmitt—109-es egymotoros vadászok, Focke—Wulf—187-es és Heinschel-felderítőgépek, Messerschmitt—110-es kétmotoros bombázók, Junkers—87-es zuhanóbombázók stb.



Minden gép előtt feszes vigyázásban a legénység, pilóták és szerelők.

A légügyi minisztérium több személyisége, köztük Udet, fogadott. Udet mindenekelőtt felkérte Tevoszjant, küldöttségünk vezetőjét, hogy tekintse meg a Storch („Gólya”) típusú felderítőgépeket. Ő maga a pilóta helyére ült, s javasolta, hogy Tevoszjan foglaljon helyet a hátsó ülésen. Feldüböngött a motor, és Udet nagyon rövid távon felszállt. Alacsonyrepülésben többször megkerülte a kifutópályát, majd mesterien szállt le, pontosan azon a helyen, ahonnan elindult. Tevoszjan a földre ugrott, és a gép teljesítményét méltatta. Göring később nekünk ajándékozta ezt a repülőgépet.

Miután ily módon kellőképpen felcsigázták érdeklődésünket, megkezdődött a tulajdonképpeni hivatalos látogatás. Sorra bemutatták nekünk a modelleket, tájékoztattak teljesítményeiről, fegyverzetük és a fedélzeti műszerek minőségéről. Miután az utolsó gépet is megtekintettük, a repülők egy-két perces időközökben sorra felszálltak. Mélyrepülésben keringtek felettünk, majd felszállásuk sorrendjében leszálltak. Alaposan értettek a fitogtatásnak ehhez a műfajához, nem mi voltunk az első nézői ilyenszerű látványosságnak.

A tapasztaltak hatása alatt tértünk vissza az Adlonba. Guszjevnek azonban kétségei támadtak: nem akarta elhinni, hogy a németek jószántukból mutatták be nekünk legújabb modelljeiket. „Valószínűleg könnyen félrevezethető agyalágyultaknak néznek bennünket, s elavult típusokat nézettek meg velünk” — mondotta.

Be kell vallanom, hogy az ilyenszerű, rendszerint titkosként kezelt műszaki felszerelés ennyire nyílt bemutatása valóban zavarbaejtő volt. Én is azon morfondíroztam, hogy talán az orrunknál fogva vezetnek, s elavult típusokkal próbálnak átfejteni bennünket. Alapos megfontolás után arra következtetésre jutottunk, hogy nem kell elsielni a dolgokat, s mielőtt véglegesen döntenénk, végiglátogatjuk az összes üzemetek.

Az üzemlátogatások szertefoszlatták kétélyeink jó részét. Miután megbizonyosodtunk afelől, hogy e motorokat és repülőgépeket sorozatban gyártják, s megismerkedtünk a műhelyek technológiai felszerelésével, meggyőződésünkkelé vált, hogy mindaz, amit Johannisthalban látunk, megfelelt a Luftwaffe műszaki színvonalának. Ez volt mérnökeink felfogása. A tábornokok azonban nem így vélekedtek. „Mindez elavult, ócskavas, nem a legújabb modelleket láttuk. Eb-

ből semmit sem érdemes megvenni” — mindegyre csak ezt hajtogatták.

Miután visszatértünk Berlinbe, a megállapodás értelmében a barátságos Udet fogadott bennünket. Magatartása azonban gyökeresen megváltozott, mihelyt Guszjev tábornok (elégé alkalmatlan időpontban) közölte vele, hogy minden gép, amelyet bemutatnak nekünk, elavult, tehát nem érdekel bennünket, s javasolta: tegyék lehetővé számunkra korszerűbb típusok megtekintését is.

Udet kijött a sodrából: „Katonatiszt vagyok, nem beszélek a levegőbe. Minden gépünket bemutatunk önöknek. Ha nem felel meg, amit láttak, jogukban áll nem vásárolni. Rábeszélni senkit sem akarunk.”

Utazásunk tehát a vásárlások szempontjából eredménytelennek bizonyult.

Mihelyt visszáértünk Moszkvába, felmentem a Központi Bizottsághoz, hogy beszámoljak küldetésünkről. Nem titkoltam bizonyos kétségeimet, de hozzáfűztem: az üzemlátogatások során meggyőződtem arról, hogy valóban azt az anyagot láthattuk, amely a német légihadereő felszerelésébe tartozik. A tanulmányi központokban bizonyára vannak készülő új típusok, de nem csaptak be bennünket.

Emlékirataim befejezése előtt szeretnék visszatérni Udetre.

A Szovjetunió ellen tizennyolc hónapal később kirobbantott háború idején, amikor a hitlerista légierő kezdett súlyos csapásokat elszenvedni, Udet személyében keresték a bűnbakot. Azzal vádolták, hogy a Luftwaffe minden titkát felfedte a szovjet küldöttség előtt. 1942-ben Moszkvában értesültünk Udet vezérezredesnek az „új fegyverek kipróbálása közben bekövetkezett haláláról”.

A gépkonstruktőr Heinkel háború után megjelent memoárjaiban leírja, hogyan került Udet azoknak az intrikáknak a középpontjába, amelyeket Milch marsall, Göring második helyettese szőtt ellene. Heinkelnek sem sikerült összebékítenie őket. A konfliktus nap mint nap nagyobb méreteket öltött, s a Hitler kegyeibe került Milch bosszút állt.

Heinkel szerint „Udet azt hitte, számíthat a Milch ambícióit rosszálló Göring támogatására. De a marsall csak magára gondolt, számára csak saját személye volt a fontos. Kompromisszumokkal próbálkozott, és semmit sem tett Udet érdekében. Az egyetlen hatékony megoldás Udet leváltása lehetett volna, hogy Milch kerülhessen a helyére, de Göring erre már nem tudta elhatározni magát. »Nem szabad távoznod. Együtt

kell működnöd Milchhel. Ha elfogadom lemondásodat, mindenki azt hiszi majd, hogy valami gyanús van a dologban...» — mondogatta Göring.

Milch tovább szötte a szálakat. Az ügy felforrósodása egybeesett a német csapatok Moszkva előtt bekövetkezett vereségével. Heinkel emlékirataiban a közzétett olvashatók: „November tizenhetedikén délelőtt Berlinből felhívott Pfistermeister (Heinkel egyik munkatársa — A. Sz. Jakovlev megjegyzése), s közölte velem: »Meghalt Udet!« Elállt a lélegzetem. »Mi történt?« »Öngyilkosság!« — hangzott a válasz.

Udet hálószobájában lötte agyon magát. Az ügy egészen világos volt. Az Oroszország elleni villámháború nem sikerült. A Luftwaffe Keleten bevetett erői felmorzsolódtak, a maradék kezdett beleveszni a hatalmas orosz térségekbe, a gerincét kettétörték.

Már nem volt remény arra, hogy Nyugaton lehessen bevetni a gépeket.

Göring parancsára a sirásón kívül senki sem láthatta többé Udetet. Öngyilkossága a legszigorúbb titok maradt.

*

Németországi tartózkodásom idején kapcsolatba kerültem mindenféle képzésű és a legkülönbözőbb körökhöz tartozó szakemberekkel. Mindegyikük, kivétel nélkül mindegyikük, a főkonstruktőröktől a hordárokig, telítve volt a felsőbbrendűség érzetével. A fasiszta propaganda mindegyiküket a maga képére formálta.

Utastásuk volt arra, hogy velünk udvariisan viselkedjenek. S a parancsot ez esetben is komolyan vették. De minden szavuk, minden gesztusuk gögös volt. Persze, sohasem hallhattunk hazánkat sértő mondatokat. A világpolitikával kapcsolatos beszélgetések minduntalan Anglia pocskondiázásába torkolltak.

Főként olyan személyekkel kerültem közvetlen kapcsolatba, akik a repülésügyben tevékenykedtek: konstruktőrökkel és a légügyi minisztérium tisztviselőivel. Valahányszor az angolok ellen viselt légiháború került szóba, a hitleristák nem mulasztották el összehasonlítani a Royal Air Force-ot a legyőzhetetlen Luftwaffával, s ilyenkor aztán következtek a dicsőítmények „hőseikről” és csodálatraméltó Göring marsalljukról.

„Na, és mivel hengeghetnek az angolok? Hát ismer legalább egy híres személyiséget az angol repülőknél? Nekünk van Göringünk, Udetünk, no meg Heinkelünk és Messerschmittünk! De az angolok kívül büszkélkedhetnek?”

Utána aztán mindig elhangzott egy-egy anekdota az angolok légügyi impotenciájáról és az angol pilóták gyáva-ságáról.

Gondosan táplálták a gyűlöletet az angolokkal szemben. A földalatti minden állomásán, minden utasarkon plakátok voltak Churchill képével, s alatta a felirat: „Az 1. számú ellenség”, vagy pedig ilyenszerű szövegekkel: „Gott strafe England!”

Amikor Messerschmitt augsburgi birtokán időztünk, a házigazda szívélyesen invitált, utazzunk vele gépkocsin Innsbruckig.

Festői vidék Augsburg és München környéke. Fákkal szegélyezett nagyszerű utakon robogtunk át. Mindkét oldalon gazdaságok. Mindinkább hegyes-völgyes a táj, s kezdtek előtűnedezni az Alpok lilás kődbe burkolózó előhegyzei. Mindenfelől szép, tornyos faházak és a templomok égnék magasodó tornyai gyönyörködtették a szemet. Változatos volt a táj pompája. Smaragdzöldek a gazdag hegyi legelők. Kristálytisza a levegő. A hegyek minden oldalról körülölelnek, az út szeszélyesen kigyózik, emelkedik, ereszkedik, szerpentineken kerülgetjük a sziklákat. Akárcsak a Krímben vagy a Kaukázusban.

Megérkezünk Innsbruckba, az osztrák Tirol fővárosába. Elbűvölő régi város, rendkívül tiszta utcái keskenyek és kanyargósak, az egész nagyon festői. A lakosok szívesebben öltöznek hagyományos népviseletbe. A férfiak rövid bőrnadrágot viselnek, háromgyedyes harisnyával, fejükön kis zöld, tollas kalap.

A vidék csodálatos szépsége jókedvre hangolt bennünket, különben induláskor fejedelmien megvendégelték, s a jó ételhez nem keveset ittunk a finom borokból. Megoldódott vendéglátóink nyelve is, egymással versengve mondták nekünk a vicceket.

Ütközben kopott khaki egyenruhába lötözött, borostás, torzonborz alakokat láttunk feltűnedezni. Katonai felügyelet alatt az út javításával foglalatoskodtak, s közeledtünkre mindig láthatóan morcosan tértek ki. Egyenruhájukon két betű: KG; hadifoglyok voltak. Az egyik német hetykén megjegyezte: „Ugye, milyen stramm gyerekek ezek a francia hadifoglyok?!”

Aztán a franciákról az angolokra, majd a lengyelekre terelődött a szó. Szenvtelenül mesélgették, hogy a fogolytáborokban igyekeznek egymás ellen uszítani a különböző nemzetiségűeket, s a düh kirobbanásai néha gyilkosságokhoz vezetnek. Alapelvük a „divide et im-



pera" volt, ezzel akadályozván meg, hogy az áldozatok egységbe tömörülten tiltakozzanak a túrheterlen bánásmód ellen.

Csúfondároskodásuk az olaszokat sem kímélte. Valamelyikük Hitlert idézte: „Az olaszok húsz hadosztályunkat kötik le. Szövetségesünkünként védenünk, ellenségünkünként megsemmisítenünk kell őket.”

Vagy a „finom” szellemességek egy másik példája:

„Mi a különbség az olasz és a német tank között? A német tanknak három sebességváltója van előre, s egy hátrafelé. Az olasznak éppen fordítva...”

A hitleristák a lakosságba beoltották a más népekkel szembeni gyűlöletet, s nem csináltak titkot belőle. A zsidókat arra kényszerítették, hogy sárga karszalagot viseljenek, amelyen fekete J betű volt (Jude). Sok olyan bérautót láthattunk, amelynek szélvédőjén díszelgett a „Zsidók nem használhatják!” felirat. Sok moziban a helyáratat feltűntető táblácskán még a következő szöveg is szerepelt: „Zsidók nem látogathatják ezt a helyiséget!” Egy üzlet bejárata fölött: „Zsidók számára nyitva délután öt óra után.” A sétányokon a padok fehér és zöld színűek, kivéve a sárgára festetteket, amelyek támlájukkal álltak a sétány felé, rajtuk a felirat: „Zsidók számára!”

Egész Németországot megfertőzte a kór. Amit tapasztaltam, elképzelhetetlen volt, el sem hittem volna, ha nem látom saját szememmel. Egyrészt a rafinált civilizáció, a korszerű kényelem minden áldásával, a tisztasággal és a példás renddel, másrészt a tömény középkor. A valóban nyugati civilizáció egy virágzó országban, amelyben lemezárólták a zsidókat. Olyan valósággal kerültünk szembe, amelyet képtelenek voltunk megérteni. Ez már fasiszmus volt, a javából.

*

A háború első napján Kokorov vadászpilóta gépével rávetette magát egy Messerschmitt irányfelületére, valósággal lementszette az ellenséges gép farki kormányzószerkezetét, s utána épen és séretlenül leszállt.

Az ország néhány nappal később halott első ízben Gaszteல்லórol, a pilótáról. Június 26-án, már visszatérőben egy küldetésből, egy német repülő gépfegyvertüze eltalálta repülőjét. Találat érte a benzintartályt, a gép azonnal kigyulladt. Gaszteல்லó és a legénység már nem menekülhetett meg. Lángoló gépüket ráirányították egy német gépesített hadoszlopára, amelyhez tartályautók is tartoztak.

Hitler kijelentette, hogy Kijevet egy hét leforgása alatt beveszik. Csakhogy a szovjet csapatok ellenállása a vártnál sokkal erősebbnek bizonyult. A német előretörés azonban így is folytatódhatott. Augusztusban a hitleristák Ukrajnában elfoglalták Pervomajszkot, Kirovogradot, Krivojrogot, Nyikolajevet, s körülzárták Herszont és Ogyesszát. Kijev szeptemberben esett el.

Mintha a természet is a német gyalogság és páncélosok pártjára állt volna, nagyon enyhe volt az ősz. S mintha a Luftwaffének is cinkosává vált volna az időjárás.

Szeptember 8-án elvágtak minden összeköttetést Leningráddal. Megkezdődött a város blokádja. Ugyanazon a napon 6327 gyújtóbombát zúdítottak erre a gyönyörű városra, egyszerre 178 helyen keletkezett tűzvész...

A fasiszta seregek ellenállhatatlan nyomása hátrálásra készítette a Vörös Hadsereget. A borzalmas arányú emberáldozatok és a nagyon súlyos anyagi károk, főként a rengeteg repülőgép elvesztése nyomán tragikus helyzet alakult ki.

Döntő fontosságúvá vált a vadászgépek gyártásának a meggyorsítása, hogy helyreállíthassuk az erőegyensúlyt, amelynek megbomlása lehetővé tette a hitleristák számára légiterünk büntetlen bitolását. S rohamgépek kellettek, hogy ellenállhassunk a német páncélosoknak. Szárazföldi erőinknek légi fedezet kellett, hogy ne legyenek kitéve a Messerschmitték és Junkersek támadásainak. Nagyon kevés repülőgépünk volt. Mindenkit egy kérdés gyötört: miként kerülhetünk olyan helyzetbe, hogy képtelenek legyünk megfékezni az ellenség viharos előretörését? Mivel indokolhatók vereségeink? Magyarazattal senki sem szolgálhatott. Nyomasztó bizonytalanság nehezedett mindenkire.

Szolgálatunk minden egyes dolgozója a nemrég sorozatgyártásra került JAK-1 tökéletesítésén fáradozott ebben az időszakban. A megfeszített munka eredménye nem is váratott magára sokáig. 1941. június 24-én, tehát a háború harmadik napján Sztjepan Pavlovics Szuprun berepülő pilóta közölte velem az új gépre vonatkozó megjegyzéseit.

Szuprun alezredes nagyon tehetséges volt. Számátalan prototípust, száznál több különböző típust kipróbált már. Legendás bátorságáért és tökéletes szakértelméért 1940-ben a Szovjetunió Hőse címmel tüntették ki.

Rég ismertem Szuprun, sok gépemet ő próbálta ki. S nagyon összelekedtünk 1940-es németországi utunk idején.

A rostocki repülőtéren felkérték, hogy vezessen egy új, He-100 típusú vadászgépet: mesteri teljesítménye elbűvölte a nézőket, beleértve magát az öreg Heinkelt is.

Egy napon, számtalan baráti beszélgetésünk egyike alkalmával Szuprun a következőket mondta el nekem. 1937—1938-ban, a Spanyolországban elszenvedett kudarçok hatása nyomán a katonai repülők, kiváltképpen a berepülő pilóták körében bizonyos rosszallás kezdett megnyilvánulni légügyi politikánkkal kapcsolatban. Kétségek merültek fel, bírálatok hangzóttak el. A két legtekintélyesebb berepülő pilóta, Szuprun és Sztjepanovszkij levelet intézett a Központi Bizottsághoz: kifejtették, hogy vízhűtéses motorokkal kellene ellátni légihaderőnket, mert már nem válnak be a légűtéses motorok; részletesen ismertették azokat a szempontokat, amelyek nyomán a fenti következtetésre jutottak.

Kevéssel később Sztálinhoz hívták a pilótákat. Sztálin közölte velük, hogy elvben egyetértenek javaslataikkal. A kialakult beszélgetés folyamán Sztjepanovszkij meglehetősen éles kijelentéseket kockáztatott meg, bírálta a Légügyi Népbiztosságot, s azt igyekezett bizonyítani, hogy minden eléggé rosszul megy. Látható volt, hogy Sztálinra ez rossz benyomást tesz: Sztjepanovszkijt gyűlölködő bírálnak tekintette.

Mihelyt véget ért a kihallgatás, Sztálin magához kérte Vorosilovot, hogy közölje vele benyomásait. Vorosilov I. Petrovhoz, a berepülő pilóták parancsnokához fordult, s kérte, verifikálják Sztjepanovszkijt. Hogy, hogy nem, Sztjepanovszkij dossziéjában felfedtek bizonyos homályos pontokat.

Petrov jelentette az ügyet Vorosilovnak, s utasítást kért a továbbiakra vonatkozólag. Kérdésére Vorosilov kérdésel válaszolt: „M megbízik benne?“ Petrov igennel felelt. Mire Vorosilov: „Akkor cselekedjék legjobb belátása szerint!“

Sztjepanovszkij megszúrta a dolgot.

A véletlen úgy hozta, hogy röviddel az incidens után pártgyűlésre hívták a berepülő pilóták szervezetét. S most már Szuprun került a vádlottak padjára. Kezdték gyanúsnak mondani; emlékeztek arra, hogy Amerikában született, s gyakran repült együtt „a nép ellenségének“ kikiáltott Gamarnyikkal!

Akkoriban ez bőségesen elegendő volt a szóban forgó személy megbélyegzésére. Szavazásra bocsátották az ügyet, s Szuprun kizárták a pártból.

A döntés hallatán sírva fakadt a herculesi Szuprun. Majd — anélkül, hogy

bajtársaira emelte volna tekintetét — kiement a teremből.

A gyűlésen részt vett párttagok sorában volt Petrov tábornok s egyik közeli barátja, V. Kuznyecov. Mindketten nagyon is tisztában voltak azzal, hogy Szuprun értékes pilóta, akinek hazafias érzelmeihez kétség sem férhet. Felmérték, hogy az „egy hüron pendülés“ Gamarnyikkal, „a nép ellenségével“ óriási ostobaság. Gamarnyik egykor a Honvédelmi Népbiztos helyettese volt; később derült ki, hogy hamisak az ellene felhozott vádak, amelyek öngyilkosságra kergették. S hogy Szuprun Amerikában született? Igen, oda vándoroltak ki a szülei a forradalom előtt, de 1917 után visszatértek a Szovjetunióba.

Petrov és Kuznyecov Szuprun kizárása ellen szavazott. Szuprun a Központi Bizottsághoz fellebbezett. Petrov és Kuznyecov lelkiismeretére hallgatva védelmébe vette őt, ami akkoriban nem volt éppenséggel kockázatmentes. Szuprun visszavették a párt soraiba.

Amikor a háború kirobbant, Szuprun még mindig berepülő pilóta volt. Az új modellekről mondott véleménye sokszor bizonyult döntő fontosságúnak.

Íme, a JAK javított változatáról közölt következtetései:

„Jelentés az M—105 motorral el látott, módosított JAK—1M-en végrehajtott próbarepülésről.

Felszálláskor a gép lényegében a JAK—1-hez hasonlóan viselkedik. Induláskor valamivel hosszabb a nekifutás. A JAK—1M könnyen kezelhető. 200 km/ó-nál erősen bedűtött fordulókat is könnyen végez. Loopingban a gép eleje stabil, még 120 km/ó-nál is. Immelmant 150 km/ó-nál végez. Csökkenő sebességgel 120—125 km/ó-nál a gép átesik; mihelyt a biztonságos utazósebesség újból beáll, a repülés folytatható. A kormányfelületek kis repülősebesség mellett is hatásosak. A gép jól engedelmeskedik valamennyi kormány szerkezetnek. Siklórepülésben a leszállás stabil. A leszállási manőver egyszerű. Fel- és leszállás alkalmával a repülőgép pontosan úgy viselkedik, mint a JAK—1. A repülőgép nagy fontosságú, mert könnyű repülni vele. Fontos minél hamarabb megkezdeni sorozatgyártását.

Aláírás: Szuprun, berepülő pilóta.

1941. VI. 26.“

Szuprun sajátkezűleg adta át nekem jelentését, s ismételten kifejezte azt a



reményét, hogy hamarosan megkezdik az új típus sorozatgyártását.

„Ha majd ilyen vadászgépeink lesznek, a világ összes Messerschmittjétől sem kell félnünk“ — mondotta.

Atmentünk a szerelóműhelybe. Ott volt még egy módosított JAK, készen arra, hogy átszállítsák a gyárba.

Szuprun bemászott a pilóta kabinjába, felcsatolta a biztonsági övet, s még egyszer mindent jól szemügyre vett. Aztán megdicsérte a konstruktöröket, akiknek sikerült oly rövid idő alatt kivitelezniük az általa javasolt tökéletesítéseket, s amelyekért bizonyára nagyon hálásak lesznek a vadászgépek pilótái. Sztjepan Pavlovicsot mindig szívesen láttuk tervirodánkban; sokszor benézett hozzánk. Szerettük vidámságát, természetességét, öröm volt látni ezt a jól megtermett legényt. Kék egyenruhája kifogástalan szabású volt, sokat adott a külsejére, sugárzott belőle az energia.

Aznap Szuprun még a szokásosnál is élénkebb volt, elmondta nekünk, milyen türelmetlenül várja, hogy a frontra mehessen, s végre harcolhasson a németek ellen.

Amikor férfias kézszorítással búcsút vettünk egymástól, megígértette velem, hogy az első módosított JAK-okat az ő vadászrezredéhez irányítjuk. Tiszta szívből kívántam jó szerencsét a modern idők e félelmet nem ismerő lovagjának. Tőlünk egyenesen a nagyvezérkarhoz ment, hogy eljárjon beosztása ügyében.

Néhány nappal később értesültünk Szuprun halálának rettenetes híreről. Három nappal utolsó találkozásunk után jóváhagyták kérését: felhatalmazták a különleges rendeltetésű 401-es vadászrezred létrehozására. A vele egyidejűleg önként jelentkezők sorában voltak még a követ-

kező berepülő pilóták: Konsztantyin Kokkinaki, Leonyid Kuvsinov, Valentyin Homjakov és mások.

Frontra indulása napján Szuprun levelet írt ukrainai szüleinek:

„Drágáim,

ma indulok hazám, népem védelmére. Nagyszerű legényekkel megyek a harctérre, s ez nagyon sokat jelent. Minden tőlem telhetőt megteszek majd, hogy megmutassuk a fasiszta gazfickóknak, mit tudnak a szovjet pilóták.

Ne aggódjatok. Mindannyiatokat ölel

Sztjepan.“

Az ezred már a belorusz arcvonalra érkezése napján véres harcokba keveredett. Szuprun négy ellenséges gépet lőtt le.

Július 4-én, küldetése befejeztével, a raj visszatért a repülőtérré. Szuprun azonban előzőleg különvált bajtársaitól: MIG-jével még felderítést akart végezni a következő harci feladat előkészítésére. Váratlanul hat ellenséges repülő, két Junkers és négy Messerschmitt tűnt elő a felhők mögül. Szuprun rájuk támadt, sikerült is lelőnie a dögkeselyűk egyikét. De nagy volt a túlerő, s a rettenthetetlen az egyik Messerschmitt találatára érte.

Szuprun halála sokunk személyes gyász volt. Mélyen megrendített engem is.

A Szovjetunió Legfelső Szovjetjének 1941. július 22-i keltezésű dekrétumával Sztjepan Pavlovics Szuprun post mortem másodszor tüntették ki az aranycsillaggal.

Húsz évvel később Vityebszk térségében megtalálták a hős földi maradványait.

Farkas László fordítása