

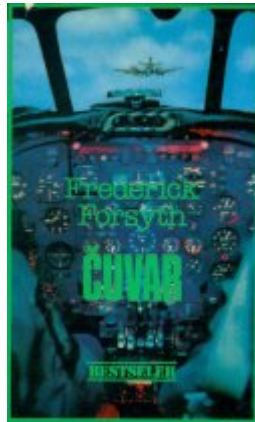
# FREDERICK FORSYTH

THE INTERNATIONAL BESTSELLER

## THE SHEPHERD



# ***FREDERICK FORSYTH – ČUVAR***



U kratkom predahu, dok sam čekao da mi kontrolni toranj odobri uzlijetanje, bacio sam pogled kroz pilotsku kabinu od pleksi stakla na njemačku zemlju što me okruživala. Protezala se bijela i sleđena, obasjana hladnom i prodornom prosinačkom mjesečinom.

Iza mene nalazila se ograda Royal Air Force baze, a sve do te granične linije, koliko sam sam uspio vidjeti u trenutku dok sam usmjeravao svoj mali lovac, skrećući prema uzlijetnoj pisti, rasprostirala se snježna prostirka pokrivajući ravninu oranica koje su dopirale do ruba borove šume udaljene dvije milje, pa ipak u noći tako vidljive da sam čak mogao razaznati i obrise drveća.

Dok sam čekao da se u mojim slušalicama oglase riječi iz kontrolnog tornja, ispred mene se protezala uzlijetna pista, skliska, svjetlucava crna traka presvučena paklinom i obrubljena dvoredom blistavih signalnih svjetala, obasjavajući raskršteni prostor koji su maloprije napustili snježni plugovi. Iza signalnih svjetala nagomilale su se hrpe jutarnjeg snijega, ponovo tvrdo zaleđenog, tamo gdje su ih odbacile ralice snježnih plugova. U daljini se s moje desne strane uzdizao kontrolni toranj poput usamljene, upaljene svijeće posred hangara koje je premoreno pomoćno osoblje tek sada čistilo i zatvaralo za noć.

Znao sam da je dežurna ekipa čekala samo još na moje uzlijetanje, pa da se bezbrižno pokupi i poskače u pripremljene automobile što su ih već čekali i odjuri na proslavu u svoj zrakoplovni klub.

Nekoliko minuta nakon mog uzlijetanja svjetla će se pogasiti, pustoš noći obavit će zgusnute hangare, prekrivene lovačke avione, zaspale cisterne s gorivom, a iznad svega toga nazirat će se jedino titravo i usamljeno, blistavo crveno signalno svjetlo iznad crno-bijele piste koje će neumorno Morzeovom abecedom otkucavati naziv zrakoplovne luke — C E L L E — u nebo koje to ni ne primjećuje. Noćas neće biti zaposlenih pilota koji će se muvati naokolo provjeravajući poziciju svojih aviona, večeras je Badnjak godine Gospodnje 1957. A ja, ja sam samo bio mladi pilot koji je pokušavao stići u Blighty da bi u svom domu proveo božićne blagdane.

Žurilo mi se, a moj sat je pokazivao deset i petnaest u prigušenom plavičastom odsjaju kontrolne ploče na kojoj su u redovima nanizane

kontrolne kazaljke neumorno podrhtavale i plesale. Bilo je toplo i zagušljivo u pilotskoj kabini, grijanje je bilo uključeno na maksimum, kako bi se spriječilo zamagljivanje pleksi stakla. Osjećao sam se kao začahuren u malenom, toplom i sigurnom prostoru koji me štiti od prodorne hladnoće izvan moje kupole, od ledene noći koja je u stanju ubiti čovjeka u roku od jedne minute ukoliko joj se, kao ja, izloži jureći brzinom od 600 milja na sat.

— Charlie Delta ...

Glas iz kontrolnog tornja prenuo me iz sanjarenja, zatreštao je u mojim slušalicama kao da se kontrolor leta nalazi šćućuren kraj mene u stiješnjennoj pilotskoj kabini derući mi se u uho. Sigurno je već popio čašicu dvije, razmišljao sam. Strogo protiv propisa, ali do đavola, pa što onda? Danas je Badnjak!

— Charlie Delta ... kontroli leta — odgovorio sam.

— Charlie Delta, slobodno polijetanje — odobrila je kontrola leta.

Smatrao sam da nema potrebe da odgovorim. Samo sam lijevom rukom lagano povlačio polugu za gas, dok sam desnom rukom i dalje usmjeravao Vampira prema sredini uzlijetne piste. Potmulo bruhanje motora Goblinove mašine iza mene postajalo je sve jače i jače, prelazeći postepeno od bruhanja u urlik. Lovac zaobljena nosa kotrljao se duž svjetala s obiju strana piste koja su promicala u sve bržem nizu, dok se nisu slila u neprekidnu liniju maglovitog blještavila. Avion je gubio težinu, nos mu se iskosio, prednji mu se kotač počeo uvlačiti odvajajući se od uzlijetne staze, u tom trenutku prestalo je i najjače poskakivanje. Nekoliko trenutaka kasnije od piste su se odvojili i glavni kotači, tako da je i njihovo potmulo udaranje zamrlo. Održavao sam Vampira nisko nad uzlijetnom pistom postupno mu povećavajući brzinu sve dok mi se pogled nije zaustavio na brzinomjeru čija je kazaljka već prešla 120 čvorova i počela se približavati brzini od 150. Kada se u toku uzlijetanja pod mojim nogama izgubio i zadnji dio piste, pažljivo sam zaokrenuo Vampira na lijevo, istovremeno lagano otpuštajući kočnicu.

Iza mene i ispod mene začuo se potmuli zvuk glavnih kotača dok su ulazili u svoja ležišta, kad je nestao i posljednji otpor zraka izazvan uvlačenjem stajnog trapa osjetio se snažan trzaj aviona prema naprijed. Ispred mene zagasila su se tri crvena svjetla koja su na kontrolnoj ploči označavala tri avionska kotača. Još uvijek

uzdižući se u lijevom luku, slobodnom sam rukom uključio radio prijemnik.

— Charlie Delta, uzlijetanje uspjelo, stalni trap uvučen — ponavljao sam u masku za dovod kisika.

— Charlie Delta, poruka primljena, prebaci se na kanal D — odgovorio mi je glas iz kontrolnog tornja i tada, prije nego što sam stigao promijeniti radio kanal, glas doda: — Sretan Božić!

Naravno, i ovo je bilo mimo svih ustaljenih pravila »dobrog ponašanja« na radio valovima. Onda sam bio još vrlo mlad i vrlo savjestan. Pa ipak, odgovorio sam: — Hvala kontrolni toranj, isto vrijedi i za vas. — Tada sam promijenio kanal podešavajući valnu dužinu sa frekvencijom zračne kontrole R. A. F.-a za sjevernu Njemačku.

Na mojoj desnoj butini bila je rasprostrta karta u koju je plavom tintom bio ucrtan moj kurs, ali nije mi trebala. Znao sam sve detalje napamet, razradivši ih još prije s navigacionim oficirom u njegovom uredu. Iznad zračne baze Celle skreni na kurs 265 stupnjeva i nastavi s penjanjem do visine od 27 000 stopa. Kad postigneš tu visinu drži svoj kurs i nastavi brzinom od 485 čvorova. Uspostavi kontakt s kanalom D kako bi ih obavijestio da se nalaziš u njihovom zračnom koridoru, zatim presjeci ravno preko holandske obale, južno od Bevelanda prema Sjevernom moru. Nakon četrdeset i pet minuta leta promijeni kanal, uključi se na frekvenciju kanala F i pozovi Lakenheth kontrolu, da te ona »preuzme«. Četrnaest minuta kasnije nalazit ćeš se iznad Lakenheatha. Poslije toga slijedi samo instrukcije i oni će te radio vezom spustiti. Nema nikakvih problema — sve samo rutinski postupci. Šezdeset i šest minuta leta — uključivši uzlijetanje i slijetanje, a Vampir je imao dovoljno goriva za više od osamdeset minuta u zraku.

Zaokrenuvši iznad zračne baze Celle na visini od 5000 stopa, izravnao sam mašinu i stao promatrati kazaljku na mom električnom kompasu kako se blaženo smirila na kursu od 265 stupnjeva. Nos aviona bio je usmjeren prema mračnoj, zaledenoj kupoli noćnog neba, posutog zvijezdama koje su blistavo svjetlucale zabadajući mi se svojim hladnim sjajem u zjenice. Ispod mene je u dubini nestajalo crno-bijelo prošarano tlo sjeverne Njemačke, sve nevidljivije su postajale tamne skupine borovih šuma razbacane po bijelim,

snježnim oranicama. Tu i tamo zablještala bi titrava svjetla ponekog sela ili manjeg grada. Tamo dolje, usred svečano osvjetljenih ulica božićni su pjevači već sigurno izišli i počeli kucati na božikovinom okićena vrata pjevajući »Tihu noć, svetu noć« i sakupljajući pfennige u dobrotvorne svrhe. Vestfalske su domaćice već pripremale svečanu večeru, kuhale su šunke i pekle utovljene guske.

Četiri stotine milja ispred mene priča se ponavljala, i premda su božićni čestitari tamo pjevali na mom materinjem jeziku, većina je melodija bila ista. Tamo se doduše nisu pekle guske, ali zato tovljeni purani. Svejedno, da li se ovaj blagdan nazivao Weihnachten, Christmas ili Božić, on je značio isto u cijelom kršćanskom svijetu i zato je zaista bilo najbolje te dane provesti u svom domu.

Znao sam da se od Lakenheatha do Londona mogu prebaciti autobusom koji je kretao odmah iza ponoći. A također sam čvrsto vjerovao da će se već netko pronaći tko će me povesti od Londona do roditeljskog doma u Kefrshu. U vrijeme doručka već ću se nalaziti za stolom sa svojom porodicom. Visinometar je pokazivao 27 000 stopa. Neznatno sam oborio Vampirov nos, usporio sam let smanjivši brzinu na 485 čvorova. Držao sam mašinu mirno na kursu od 265 stupnjeva. Negdje je ispod mene u tmini sada promicala granica Holandije, u zraku sam se nalazio oko dvadeset i jednu minutu. Zaista, nije bilo nikakvih problema.

Problemi su započeli tek deset minuta kasnije kada sam se nalazio iznad Sjevernog mora, a započeli su tako neprimjetno da sam ih uočio tek nakon nekoliko minuta. Neko vrijeme nisam bio uopće svjestan toga, da je inače konstantno, tiho zujanje što je kroz slušalice dopiralo do mojih ušiju odjednom prestalo, zamijenila ga je čudna praznina totalne tišine. Vjerojatno nisam bio dovoljno koncentriran, moje su misli bile zaokupljene domom i porodicom koja me očekivala. Prve neobične stvari koju sam zamijetio postao sam svjestan tek kada sam pogledom dodirnuo kompas da provjerim svoj kurs. Umjesto da i dalje bezbrižno miruje na 265 stupnjeva, kazaljka se lijeno okretala oko svoje osi po cijeloj površini bročanika, neprekidno kružeći od istoka i zapada prema jugu i sjeveru, nigdje se ne zadržavajući.

Sočno sam opsovao nešto na račun kompasa i kontrolora instrumenta koji je još na zemlji trebao provjeriti njegovu stopostotnu

ispravnost. Uopće nije šaljivo kad ti noću zataji kompas, čak i pri ovako jasnoj mjesečini koja je kroz pleksi staklo dopirala do moje pilotske kabine. Ipak, još uvijek nije bilo toliko ozbiljno, za nekoliko sam minuta mogao pozvati Lakenheath, a oni će mi dati GCA — Ground Controlled Approach — uz neprekidne instrukcije koje dobro opremljeni aerodrom može pružiti pilotu, da bi ga sretno doveo do kuće i po najgorem mogućem vremenu, prateći njegov let na ultra-preciznim ekranima radara i nadzirući cijelu putanju njegova slijetanja sve do piste, pri tome određujući točno njegov položaj na nebu — metar po metar, sekundu za sekundom. Bacio sam pogled na brojčanik svoga sata: već trideset i četiri minute u zraku. Sada sam već mogao pokušati da uspostavim vezu s Lakenheathom koji se u tom trenutku morao nalaziti na samom rubu moje primopredajne radio valne zone.

Prije nego što ću uspostaviti vezu s Lakenheathom bilo je međutim korektno da obavijestim kanal D s kojim sam do tada bio u vezi, o svom »malom« problemu, kako bi oni mogli javiti Lakenheathu da preliječem iznad njihove zone bez kompasa. Okrenuo sam prekidač da uspostavim vezu.

— Celle Charlie Delta, Celle Charlie Delta zove kontrolu Sjeverni Beveland ...

Zastao sam. Nije bilo nikakvog smisla nastaviti. Umjesto živahna krčkanja u slušalicama i odjeka mog vlastitog glasa koji mi se trebao vraćati u uši, čulo se samo moje mrmljanje prigušeno maskom za dovod kisika. Čuo sam samo svoj vlastiti, prigušeni glas ... koji nije nikuda dopirao. Ponovo sam pokušao. Isti rezultat. Daleko iza mene, preko pustoši crnog i hladnog Sjevernog mora, u vedrom i toplom raspoloženju što je vladalo u kontrolnom tornju unutar kompleksa sjeverne Beveland kontrole, muškarci su ugodno zavaljeni, čavrljajući i pijuckajući vruću kavu ili kakao sjedili ispred svojih kontrolnih ploča. I nisu me mogli čuti. Moj radio prijemnik je bio mrtav.

Boreći se da savladam paniku koja je brže od bilo čega drugog mogla ubiti pilota, počeo sam duboko disati i lagano brojiti do deset. Tada sam se prebacio na kanal F i pokušao uspostaviti vezu s Lakenheathom koji se nalazio ispred mene usred okruga Suffolk,

smješten u njegovim borovim šumama južno od Thetforda, prekrasno opremljen GCA sistemom da slijepo odvede kući zalutalog pilota. Međutim i na kanalu F ništa se kao ni do sada nije čulo. Radio je bio mrtav. Moje vlastito mrmljanje u masku za kisik prigušivalo je okolno zujanje. Jedini odgovor koji sam dobivao bilo je ravnomjerno brujanje motora iza mene.

Nebesko je prostranstvo i inače vrlo usamljeno mjesto, pogotovo su ta prostranstva pusta za ovakvih zimskih noći. A avion lovac s posadom od jednog jedinog pilota predstavlja zapravo najusamljeniji dom, podsjeća na stiješnjenu čeličnu kutiju koju u zraku pridržavaju dva kratka krila što lebdeći u zaleđenom prostoru iz svojih usijanih cijevi svake sekunde bljuju užarenu snagu od šest hiljada konja. Međutim ta usamljenost se i ne primjećuje, ona ne boli zbog spoznaje da se samo pritiskom pilotove ruke na gumb može uspostaviti kontakt s drugim ljudskim bićima, s ljudima kojima je stalo do njega, s muškarcima i ženama koji rade u mreži tolikih zrakoplovnih baza po cijelom svijetu. Potreban je samo kratak dodir tog »transmisionog« gumba i čitave će grupe ljudi po kontrolnim tornjevima duž cijele zemlje koji se nalaze na njegovoj valnoj dužini istovremeno čuti njegov poziv u pomoć. U trenutku dok pilot emitira, na svakom će se od tih ekrana pojaviti svjetleća crta koja će se širiti od središta prema vanjskom rubu koji je obilježen brojevima od jedan do tristo šezdeset — brojem stupnjeva koje na sebi nosi svaki cjeloviti kompas. Ono mjesto na ekranu na kome se pojavi svjetlosna zraka, naime gdje dodirne krug uređaja, predstavlja područje gdje se avion nalazi u relaciji s kontrolnim tornjem koji ga prati. Kontrolni tornjevi su međusobno povezani tako da unakrsnim utvrđivanjem položaja aviona mogu precizno odrediti njegovu poziciju, čak na nekoliko stotina jardi. U tom slučaju avion više nije izgubljen. Ljudi počinju s akcijom za njegovo spuštanje.

Tehničko osoblje za radarom će između stotinu minijaturnih točkica na svojim ekranima izabrati baš onu pravu, svjetleću oznaku koja obilježava izgubljeni avion, onda će s njim uspostaviti vezu i početi mu davati instrukcije sa zemlje. — Charlie Delta, počni sa spuštanjem, sada, držimo te na ekranu ... — Topli,iskusni glasovi ljudi koji nadziru čitav niz elektronskih uređaja koji mogu prodrijeti preko zimskog neba kroz led i kišu, iznad snijega i oblaka, glasovi



koji mogu dohvatiti izgubljenog pilota u njegovoj smrtonosnoj beskonačnosti i spustiti ga ponovo dolje na zemlju, na blistavo osvijetljenu pistu koja znači dom, koja u toj situaciji zapravo predstavlja njegov život.

A to sve, ako pilot emitira, ako se javi... Ali za to mu je naravno potreban radio. Prije nego što sam završio probu s kanalom J, internacionalnim kanalom u slučaju nužde, dobivši ponovo negativni rezultat, znao sam, da je moj radio odašiljač sa deset kanala mrtav, beznadno mrtav.

Dvije sam godine proveo u R. A F.-ovoj školi za pilotiranje gdje sam trenirao na njihovim lovcima, a od ta 24 mjeseca najviše sam vremena proveo učeći kako da se snađem u slučaju nužde. U školi su običavali govoriti kako najvažnija stvar u avijaciji nije ovladati vještinom pilotiranja pri idealnim uvjetima, nego letjeti po svim vremenskim nepogodama, snaći se u slučaju nužde i naravno — ostati živ. Upravo sada je taj trening trebao doći do svog punog izražaja.

Dok sam uzalud pokušavao osposobiti svoje radio kanale, oči su mi klizile po instrumentima na kontrolnoj ploči ispred mene. Instrumenti su govorili svojim jezikom. Nije bila slučajnost da su i kompas i radio istovremeno prestali funkcionirati; oba su uređaja naime bila priključena na strujne krugove u avionu. Negdje ispod mojih nogu, usred miljama dugačkih, šareno obojenih spletova električnih žica koje tvore avionske strujne krugove najvjerojatnije je pregorio glavni osigurač. U tom mi je trenutku na um pala glupa ideja kako se u sebi moram ispričati glavnom mehaničaru što sam ga okrivio za kvar na uređajima i naknadno okriviti električara. U međuvremenu sam naravno shvatio gdje leže uzroci mojim mukama.

Sjetio sam se riječi starog Flight Seargenta Norrisa koji nam je znao govoriti kako je najvažnija stvar koju u tom trenutku treba poduzeti: otpuštanje poluge prigušnog zaklopca, kako bi se na taj način smanjila brzina koju sam dotada održavao na konstanti, kako bi se postiglo maksimalno trajanje leta.

— Ne želimo se valjda razbacivati dragocjenim gorivom, zar ne gospodo? Možda će nam kasnije biti neophodno. Zbog toga ćemo, nađemo li se u takvoj situaciji smanjiti trošenje električne energije sa 10 000 obrtaja u minuti na 7200. Nakon toga ćemo, razumije se,

letjeti nešto polaganije, ali ćemo se zato zadržati u zraku znatno duže, zar ne gospodo? — Taj naš stari Norris nam je uvijek govorio kao da se svi mi baš u istom trenutku nalazimo u istoj situaciji nužde. Oprezno sam otpustio polugu i na taj način smanjio brzinu ne skidajući pri tom pogled s mjerača obrtaja. Međutim i on je radio na električni pogon, pa je i on, kao i svi ostali prestao funkcionirati kada mi je glavni osigurač otišao do vraga. Prema zvuku avionskog motora ocijenio sam kada je Gobelin pao na otprilike 7200 obrtaja u minuti, nakon čega sam osjetio kako letim smanjenom brzinom. Kljun aviona je podrhtavao tako da sam morao smiriti avion i regulirati poziciju leta kako bih ostao u konstantnoj ravnini.

Ispred pilotovih očiju postoji šest glavnih instrumenata na kontrolnoj ploči među koje se ubraja i kompas. Ostalih pet su mjerač brzine, visinometar, indikator zaokreta (koji mu govori da li se avion »naginje« odnosno da li ulazi u lijevu ili desnu krivinu), indikator klizanja (uređaj koji mu govori da li je avion kliznuo u stranu) i variometar (koji mu govori da li avion gubi ili dobiva na visini i ako je tako, kojom se brzinom to događa). Posljednja tri od nabrojanih instrumenata rade također na električni pogon, tako da su i oni kao i moj kompas otišli do đavola, naime nisu pokazivali znakove života. U toj sam situaciji ostao samo sa dva instrumenta i to onima koji su radila na bazi podtlaka, naime razlici atmosferskih pritisaka, to su bili brzinometar i visinometar. Drugim riječima znao sam samo kojom sam brzinom letio i na kojoj sam se visini nalazio.

Moguće je, naravno, i samo sa ta dva instrumenta spustiti avion nadoknađujući nedostatak ostalih instrumenata prastarim i uvijek sigurnim navigacionim pomagalicama, naime ljudskim očima. Moguće je, ali naravno samo u uvjetima idealne vidljivosti, pri dnevnom svjetlu i bez ijednog oblačka na nebu. Moguće je, ali samo moguće, iako nije preporučljivo pokušati vlastitim osjetilom vida navigirati avion koji se brzo kreće. Nepouzdana je naime navigirati samo gledajući u dubinu i nastojeći se orijentirati prema krivudavoj obalnoj liniji i onim mjestima na kojima vodeni bazen čini one lako prepoznatljive i dobro uočljive obrise čudnog oblika. Isto je tako nesigurna i nepouzdana orijentacija prema odsjaju rijeke za koju navigaciona mapa rasprostrta na mom krilu kaže da se tu može

raditi samo: ili o rijeci Ouse ili o rijeci Trentu ili o rijeci Temzi. Kad se leti niže, moguće je čak razlikovati toranj Norwich katedrale od tornja Lincoln katedrale, naravno, ukoliko ti je to područje poznato do u detalje. Noću, međutim, takva je orijentacija potpuno nemoguća.

Jedino što se noću može dobro raspoznati, čak i za jasne mjesečine, su svjetla. Gledana s neba ta svjetla oblikuju svoju ornamentiku. Manchester izgleda drugačije od Birminghama, Southampton se može raspoznati prema obrisu svoje ogromne luke i Solentu čiji se obrisi u kontrastu gradskih svjetala jasno ocrtavaju sve do mora uronjenog u potpuni mrak. Veoma sam dobro poznao Norwich i da sam uspio u tom mraku prepoznati veliku zakrivljenu izbočinu norfolške obale koja se proteže od Lowestofta oko Yarmoutha sve do Cromera odmah bih znao gdje se nalazi i sam Norwich, jedina veća skupina svjetala na kopnu dvadeset milja udaljena od mora. A znao sam da se pet milja sjeverno od Norwicha nalazi lovački aerodrom Merriam St. George čije se crveno signalno svjetlo sada sigurno pali i gasi otkucavajući morzeovim signalima svoje poruke u noć. Tamo bih mogao sletjeti bez problema, samo kada bi oni dolje čuli zvuk moje mašine u niskom letu, iznad aerodroma i bili dovoljno prisebni da na vrijeme upale sva svjetla na pisti.

Dok sam grozničavo razmišljao koliko sam već vremena izgubio i koliko sam zakasnio zbog smanjene brzine leta, pažljivo sam počeo spuštati Vampira prema obali koja mi se približavala. Sat mi je govorio da se već četrdeset i tri minute nalazim u zraku. Norfolška se obala morala nalaziti negdje u blizini, ispred mog nosa, otprilike šest milja ispod mene. Pogledao sam prema punom mjesecu koji me podsjećao na upaljeni reflektor na blistavom nebu, zahvalan za njegovu prisutnost.

Što se moj lovac više približavao Norfolku to me sve snažnije obuzimao osjećaj potpune usamljenosti. Sve one stvari koje su mi se činile prekrasnim kada sam uzlijetao s vestfalskog aerodroma Celle sada su izgledale poput najgorih neprijatelja. Zvijezde više nisu bile onako prekrasne u svom titravom sjaju, primjećivao sam još samo njihovu hladnoću dok svjetlucaju u tom beskonačnom, izgubljenom i bezvremenskom prostoru svemira na temperaturi duboko ispod nule.

Noćno se nebo sa svojom konstantnom stratosferskom temperaturom, koja se ni noću ni danju ne podiže iznad 56 stupnjeva ispod nule, u mojim mislima pretvorilo u beskonačni zatvor zamrznut i ukočen od hladnoće. Ispod mene se nalazilo najgore od svega, bezdušna brutalnost Sjevernog mora što je samo čekalo da proguta i mene i moj avion i zauvijek nas pokopa u svojoj ledenoj grobnici u kojoj se nije ništa pomicalo niti će se ikad pomaknuti. A nitko neće nikada ni saznati za to.

Leteći na 15 000 stopa i još uvijek gubeći na visini, odjednom sam shvatio da se u tom trenutku pojavio novi, za mene vjerojatno posljednji neprijatelj. Ispod mene više nije bilo u mrak utonulog mora, ni ogrlice titravih obalnih svjetala, nigdje se ispred mene ništa nije vidjelo. Sve naokolo, i s lijeva i s desna ispred mene, a bez sumnje i iza mene, mjesečina se reflektirala zrcaleći svoje zrake na ravnom, beskrajnom moru bjeline. Možda na samo stotinu ili dvije stotine stopa debelom sloju magle, ali i to je bilo dovoljno. Dovoljno da zaguši svu vidljivost, potpuno dovoljno da me ubije. Pojavila se ona čuvena istočno-englijska magla.

Dok sam letio iz Njemačke prema zapadu digao se lagani vjetar koga meteorolozi naravno nisu predvidjeli, pušući sa Sjevernog mora prema Norfolku. U toku proteklog dana nizinsko se tlo Istočne Anglije zaledilo od jakog vjetra na temperaturi ispod nule. U toku večeri vjetar je u Istočnu Angliju donio val nešto toplijeg zraka.

Ovdje su, stupivši u dodir s ledeno hladnom zemljom trilijuni minijaturnih vlažnih čestica u morskome zraku isparili pretvarajući se u onu vrstu magle koja je u stanju da u roku od trideset minuta obavije čitavih pet grofovija, tako, da one odjednom postanu sasvim nevidljive.

Nisam baš sa sigurnošću mogao procijeniti dokle se prema zapadu protezala magla, možda sve do West Midlandsa gdje se sudarala s istočnim padinama Penina?

Nije se moglo ni pomisliti da bez navigacionih sredstava i radio prijemnika preletim maglu u zapadnom smjeru. U tom bih se slučaju potpuno izgubljen i zalutao našao iznad nepoznate i neprijateljske zemlje, iznad mora guste bjeline ... Da se pokušam vratiti prema Holandiji i da pokušam sletjeti na neku od nizozemskih zrakoplovnih baza duž obale bilo je iluzorno i također nije dolazilo u obzir. Za taj

pothvat nisam imao dovoljno goriva. Oslanjajući se još jedino na vlastite oči mogao sam samo birati između slijetanja na Merriam St. George ili umiranja u olupini Vampira, izgubljen negdje u maglom obavijenim močvarama Norfolka.

Na visini od 10 000 stopa prestao sam se spuštati, povećao sam energiju da bih se i dalje održao u zraku trošeći na taj način još više od svog dragocjenog goriva.

Još uvijek opterećen školskim treningom ponovo sam se sjetio nastave i predavanja Flight Sergeanta Norrisa.

— Kad se nalazimo iznad potpuno neprozirnog oblaka, gospodo, moramo početi razmišljati i o mogućnosti neizbježnog napuštanja vlastitog aviona, zar ne gospodo?

Naravno, naravno, u pravu ste, dragi moj sergente. Samo što se nažalost Martin Baker sjedalo za izbacivanje pilota iz kabine ne može ugraditi u jednosjed kao što je moj Vampir. Uostalom lovci tipa Vampir poznati su baš zbog toga što je gotovo nemoguće iskočiti iz njih padobranom u slučaju nužde, a jedina dva preživjela kandidata koji su u tome ikada uspjeli ostali su, nakon tog »uspjelog« pokušaja bez obje noge. Ipak, morao bi postojati i neki pravi sretnik, zar ne? Jer, što mi u ovoj situaciji drugo preostaje, sergente?

— Naš bi dakle prvi potez bio, da u toj situaciji okrenemo svoj avion prema otvorenom moru, daleko od svih područja gusto naseljenih ljudima.

Mislite na gradove, sergente. Oni ljudi tamo dolje nas plaćaju da letimo za njih, a ne da im na sam Badnjak, kasno naveče sručujemo na glave zavijajuće čelične nemani od po desetak tona. Tamo dolje ima i djece, i škola, i bolnica, i naravno, nastanjenih kuća. Usmjeri dakle svoj avion prema moru.

Svaki je potez bio razrađen do u detalje. Samo, što tamo, u školi, za vrijeme teoretske nastave, nikada nije bilo spomenuto da su u sličnim situacijama šanse pilota koga u zimskoj noći bacakaju vali Sjevernog mora, kome ledeni sjeverni vjetar na temperaturi duboko ispod nule nemilosrdno šiba lice, koji je opskrbljen samo nedovoljnim žutim pojasom za spašavanje, dok mu se led već lijepi za usne, obrve i uši i dok ljudi koji mirno pijuckaju svoj punč u toplim prostorijama tri stotine milja daleko od njega ni pojma nemaju o

njegovom položaju, da su u toj situaciji dakle njegovi izgledi da će živjeti duže od jednog sata manji od jedan prema stotinu.

Na projekcijama u toku školske obuke prikazivali su nam filmove o sretnim momcima koji su preko radija davali izjave kako su padobranom iskočili iznad mora i kako su ih nakon toga helikopteri pokupili u roku od samo nekoliko minuta. A sve se to naravno zbivalo za prekrasna, topla, sunčana, ljetna dana.

— Postoji još jedna mogućnost gospodo, ali naravno samo u slučajevima krajnje nužde.

To je već bolje, mnogo bolje sergente Norrisu, jer ja se eto baš nalazim u situaciji krajnje nužde.

— Svi avioni koji se približavaju britanskoj obali vidljivi su na radarskim ekranima našeg sigurnosnog, obalnog sistema. Ako smo dakle ostali bez svog radija i nismo u stanju uputiti poziv u pomoć, pokušat ćemo svojim čudnim ponašanjem na sebe skrenuti pažnju radarista. Činimo to na taj način što okrenuvši se najprije prema moru leteći opisujemo male trokute, skrećemo na lijevo, zatim ponovo na lijevo i na kraju opet na lijevo, tako da svaki krak trokuta traje otprilike dvije minute letenja. Na taj ćemo način, mi se bar nadamo, skrenuti na sebe pažnju. Čim nas primijete, zbog tog čudnog ponašanja na nebeskom prostranstvu, odmah će biti obaviješten i kontrolor zračnog prometa koji će poslati neki od rezervnih aviona da nas pronađe. Taj će drugi avion naravno biti snabdjeven ispravnim radio prijemnikom. Čim nas spasilački avion otkrije formiramo se za let u paru s njim i on će nas kroz oblake magle voditi do sigurnog slijetanja.

Da, to je bio posljednji pokušaj da se spasi nečiji život. Razmišljajući o tom satu nastave bolje sam se prisjetio pojedinih detalja. Spasilački se avion koji bi me odveo do sigurnog slijetanja leteći sa mnom u paru, krilom o krilo, nazivao čuvarom. Bacio sam pogled na sat, u zraku sam se nalazio već pedeset i jednu minutu, preostalo mi je dakle goriva još za oko trideset minuta leta. Kazaljka mjerača goriva pokazivala je još jednu trećinu rezervoara. Bio sam svjestan činjenice da se nalazim još prilično daleko od norfolške obale i da letim na visini od 10 000 stopa usred noći obasjane mjesečinom. Okrenuo sam svog Vampira na lijevo i počeo ocrtavati pravi krak trokuta. Nakon dvije minute ponovo sam okrenuo na lijevo

nadajući se da ću i bez kompasa biti u stanju orijentirajući se prema mjesecu kao vrlo nepreciznom vodiču pogoditi kut od 120 stupnjeva. Ispod mene se magla protezala kamo god bih pogledao, a ispred mene i u smjeru Norfolka situacija nije bila nimalo drugačija.

Prošlo je deset minuta, uspio sam napraviti skoro čitava dva trokuta. Već se godinama nisam molio Bogu, istinski molio i bilo mi je teško ponovo se na to priviknuti. Bože moj, molim te izvuci me iz ove ubistvene gužve ... ne, ne smiješ se Njemu tako obraćati. Oče naš, koji jesi na nebesima ... to je već čuo hiljadu puta, a izgleda da će to i ove noći ponovo slušati hiljadama puta. Što da Mu kažeš kad ti je potrebna, kad ti je neophodna pomoć? Molim te, Bože, upozori nekog da se ja nalazim ovdje gore, skreni nečiju pažnju na mene, učini da netko primijeti kako ja letim u trokutima i dozivam pomoć, učini da mi pošalju čuvara koji će mi pomoći da se spustim i sigurno sletim na zemlju. Molim te, pomози mi i ja Ti obećavam ... što bih ja Njemu uopće mogao obećati? Bogu ja nisam bio potreban, a ja kome je On sada bio toliko potreban, ja Njega već čitavu jednu vječnost nisam ni primjećivao, tako da je on vjerovatno i zaboravio da ja još uopće postojim.

Nakon sedamdeset i dvije minute u zraku shvatio sam da mi nitko neće doći u pomoć. Kazaljka mog kompasa i dalje je plesala ne zadržavajući se ni na jednoj poziciji — klizeći preko svih točaka svog brojčanika, ostali su električni instrumenti također i dalje bili mrtvi, samo s tom razlikom što su njihove kazaljke mirovale na nuli. Visinometar je pokazivao 7000 stopa, što je značilo da sam izgubio 3000 stopa na visini dok sam se okretao i ocrtavao trokute. Međutim, to sve više nije ni bilo važno. Mjerač goriva pokazivao je otprilike još samo jednu osminu rezervoara, drugim riječima još nekih desetak minuta leta. Osjetio sam kako u meni polagano raste bijes nemoći. Počeo sam urlati u mrtvi mikrofon.

— Kreteni jedni, kučkini sinovi, zašto ne pogledate malo na svoje radarske ekrane? Zašto me nitko od vas još nije otkrio na svom vidnom polju? Svi ste tako prokleta pijani da ne možete ni svoj rutinski posao čestito obavljati! O Bože, zašto me nitko ne čuje?

Moj bijes i sva nagomilana srdžba polako su splašnjavali i ja sam od užasnog osjećaja bespomoćnosti mogao na kraju još samo jecati poput nemoćna djeteta.

Pet minuta kasnije sa sigurnošću sam i bez imalo sumnji spoznao da ću te noći umrijeti. Začudo više nisam bio nimalo uplašen. Samo još beskrajno tužan. Tužan zbog svih stvari koje nikada neću moći učiniti i zbog svih onih prekrasnih mjesta koje nikada više neću moći vidjeti, zbog ljudi koje nikada više neću pozdravljati ili upoznati. Tužno je, upravo tragično umrijeti kad imaš samo dvadeset godina i nisi proživio svoj vijek, a najgore od svega nije mi se u tom trenutku činilo samo umiranje, nego vlastita svijest o svemu onome što još nisam stigao napraviti.

Kroz pleksi staklo kupole mog aviona mogao sam još razaznati mjesec koji je blistao nad morem debelog sloja bijele magle što mi je zastirala cijeli horizont. Najkasnije u toku slijedećih dviju minuta noćno će nebo uroniti u potpuni mrak, a još samo nekoliko trenutaka kasnije ja ću biti prisiljen iskočiti iz umirućeg aviona prije no što se moj Vampir posljednji puta obruši prema Sjevernom moru. Sat kasnije i ja ću biti mrtav, plutajući po uzburkanoj vodi, dok će prodorno, otrovno žuti Mae West prsluk za spašavanje podržavati moje ukočeno, smrznuto i beživotno tijelo. Spustio sam lijevo Vampirovo krilo prema mjesecu kako bih avionom opisao i posljednji krak svog zadnjeg trokuta.

Iznenada, u trenutku dok se mjesec nalazio okomito iznad mene, a ispod mene je još uvijek sve bilo zastrto gustim slojem neprozirne magle, na bijeloj se površini ocrtala neka crna sjena. U prvom sam trenutku pomislio da se radi o mojoj vlastitoj sjeni, ali kako sam se nalazio točno ispod mjeseca, to bi bilo nemoguće, jer moja se sjena logično protezala iza mene. Radilo se dakle o nekom drugom avionu koji je prateći me letio nisko iznad maglena zastora, nalazio se otprilike jednu milju udaljen od mene. Pratio me pri svakom mom okretu.

Budući da se drugi avion nalazio ispod mene, nastavio sam sa zaokretanjem u letu, kako ga ne bih izgubio iz vida. I avion ispod mene također je nastavio sa zaokretanjem dok obojica nismo dovršili potpuni krug. Tek tada sam shvatio zašto je letio toliko niže od mene i zašto se nije popeo malo više i na taj način zauzeo poziciju do mog krila. On je letio znatno sporije od mene i nije mogao ubrzati vožnju, postići moj tempo i na taj način letjeti uz mene. Uporno sam uvjeravao samog sebe kako to nije samo neki avion koji se tu



slučajno našao i prolijeće mojom putanjom i koji će već u slijedećem trenutku zauvijek nestati iz mog vidokruga u zastoru neprobojne magle. Uvjeravao sam sam sebe također da se ne radi ni o kakvom priviđenju. Lagano sam odgurnuo polugu za gas i polako počeo kliziti nadolje prema njemu. On je i dalje letio u krug, a ja sam ga slijedio. Na visini od 5000 stopa sam shvatio da još uvijek letim prebrzo za njega. Međutim, ja više nisam mogao oduzimati energiju jer sam se bojao da mi Vampir ne isklizne i ne obruši se u dubinu bez moje kontrole. Kako bih ipak još malo usporio tempo svog leta aktivirao sam zračne kočnice. Vampir je sav zadrhtao kad su kočnice iskočile u kliznu struju usporavajući ga na brzinu od 280 čvorova.

I upravo u tom trenutku misteriozni mi se avion počeo približavati, režući put do mog krila. Mogao sam dobro razaznati njegovu crnu siluetu iznad bijelog prekrivača magle što se prostirala pod nama.

Približio mi se otprilike na stotinu stopa udaljenosti od mog lijevog krila. Obojica smo izravnali svoje avione koji su podrhtavali dok smo s naporom pokušavali zauzeti paralelan položaj. Mjesec mi se nalazio s desne strane i moja je sjena zakrivala njegov oblik i veličinu, ali sam usprkos tome mogao jasno razaznati odbлесак dvaju propelera koji su se ispred njega okretali kroz nebo. Sada mi je bilo potpuno jasno zbog čega nije mogao letjeti mojom brzinom, ja sam se nalazio u lovcu na mlazni pogon, a on, spasilac, u avionu s običnim klipnim motorima prijašnjih generacija.

Nekoliko je sekundi uspio održati položaj kraj mene, a onda se naglo spustio ispod mene i polako nagnuo ulijevo. Slijedio sam ga u stopu, jer on je očito bio čuvar, poslan da me spusti na zemlju, dakle on, bio je taj, koji je raspolagao kompasom i radio prijemnikom, a ne ja. Okrenuo je za 180 stupnjeva, zatim izravno kurs leteći mirno u istoj ravnini, dok mu je mjesec ostao iza leđa. Orijentirajući se prema položaju mjeseca ocijenio sam da se vraćamo prema norfolškoj obali i tek tada sam prvi puta uspio bolje promotriti svog vodiča. Na moje veliko iznenađenje, moj je čuvar bio De Havilland Mosquito, lovac-bombarder i veteran Drugog svjetskog rata.

Sjetio sam se da je meteorološka stanica u Gloucesteru još uvijek upotrebljavala Mosquitose, bili su to valjda posljednji primjerci koji su još uopće mogli letjeti, za uzimanje probnih uzoraka gornjih slojeva atmosfere i za ispomoć u pripremanju meteoroloških izvještaja.

Vidio sam već takve modele na zračnim paradama i manevrima na kojima bi Mosquitosi izazvali zadivljene povike okupljene gomile i ponešto nostalgичno klimanje glavama starijih promatrača, kao što se to događalo i svakog 15. rujna kada su ti ostarjeli letači promatrali atrakcije Spitfirea, Hurricanea i Lancastera.

U prigušenom svjetlu mjesečine uspio sam razaznati obrise pilotove zakukuljene glave u kabini Mosquitososa. Povremeno bi kroz prozor pogledao prema meni, na očima je nosio zaštitne očale. Pažljivo je podignuo desnu ruku, tako da je mogu dobro razaznati kroz prozor i ispruživši prste okrenuo svoj dlan prema dolje. Prste je zatim oborio prema dolje, što je u svakom slučaju trebalo značiti: — Silazimo, slijedi me!

Kimnuo sam i brzo podigao lijevu ruku tako da ju je mogao vidjeti pokazujući mu kažiprstom na svoju vlastitu kontrolnu tablu. Zatim sam podigao ruku još više, raširivši svih pet prstiju, poslije toga sam ruku povukao prema svom grlu. Među letačima je bilo uobičajeno da tim znakom kažu kako im je preostalo goriva još za samo 5 minuta leta, nakon čega će im se motor ugasiti, odnosno ugušiti. Vidio sam, kako je zakukuljena glava pokrivena zaštitnim očalima i maskom za kisik kimnula, davši mi na taj način do znanja da me razumio. Već u slijedećem trenutku spuštali smo se prema debelom maglenom zastoru. Čuvareva se brzina povećavala, tako da sam sada već mogao lagano uvući svoje zračne kočnice.

Vampir je prestao podrhtavati i poletio ispred Mosquista. Odgurnuo sam polugu za gas skoro do kraja slušajući kako zamire zvuk mog motora pretvarajući se u prigušeni zvižduk i čuvar se ponovo našao kraj mene. Spuštali smo se ravno prema Norfolk. Pogledao sam na visino-metar: 2000 stopa, a mi smo i dalje gubili na visini.

Dostigavši visinu od 300 stopa čuvar je izravnao svoj avion, magla se još uvijek nalazila pod nama. Sloj magle se najvjerojatnije protezao samo stotinjak stopa iznad tla, ali i to je bilo više nego dovoljno da spriječi avion pri slijetanju bez GCA. Mogao sam zamisliti bujicu instrukcija koje su dopirale iz kontrolnog tornja sa zemlje u slušalice na ušima muškarca koji je letio uz mene, sjedeći iza dviju ploča od pleksi stakla, udaljen od mene jedva osamdeset stopa. Među nama se nalazila samo ledena zračna struja što se kretala brzinom od 280 čvorova na sat. Nisam skidao pogled s

njega, leteći uz njega što sam mogao bliže u strahu da ga ni za sekundu ne izgubim iz vida, pažljivo promatrajući svaki znak koji mi je davao rukom. Iako je odsjaj mjeseca već blijedio gušen neprobojnom maglom smanjujući nam vidljivost i dalje sam zadivljeno promatrao ljepotu njegova aviona.

Njegov kratak nos, izduženu, elegantnu liniju njegove pilotske kabine, kupolu od pleksi stakla što je bila usađena posred nosa aviona, dugačke i vitke oblage njegovih motora podvijene ispod trupa, u svakoj od kojih se nalazila po jedna Rollce Royce Merlin mašina, remek djelo avio-motorne konstrukcije, što su režale kroz noć hrabro presijecajući maglu i noseći pilota njegovoj kući.

Dvije minute kasnije na prozoru se pojavila njegova podignuta i čvrsto stisnuta lijeva pesnica. Zatim je lagano raširio svoju šaku i ispružio svih pet prstiju prislanjajući ih o staklo.

— Molim, oslobodite svoj stajni trap! — trebalo je to značiti.

Otpustio sam polugu i u istom sam trenutku osjetio potmulu udarac kada su sva tri kotača izašla iz svojih ležišta, srećom, pokretao ih je hidraulični pritisak neovisan o električnom sistemu koji u mom Vampiru već odavno nije funkcionirao.

Pilot aviona čuvara je pokazao prema dolje što je trebalo značiti — Ponovo se spuštamo! — Dok se vješto manevrirajući na mjesecini počeo spuštati svojim avionom, prvi sam puta uspio u cijelosti sagledati Mosquitov nos.

Na njemu je velikim crnim slovima bilo ispisano J. K. Najvjerojatnije pozivni znak Juliet Kilo.

Ponovo smo se spuštali, ovoga puta nešto opreznije i sporije.

Na samom rubu sloja magle, prije nego što će zaroniti u nju, čuvar je izravno svoj Mosquito i dok mu je pramenje magle šibalo trupom, moj vodič je napravio još jednu kružnu putanju u istoj ravnini kako bi smirio podrhtavanje aviona.

Bacio sam letimičan pogled na svoj mjerač goriva: kazaljka je opasno podrhtavajući bila na nuli.

Za ime božje, požuri, molio sam, jer ako me sada izda gorivo neću više imati niti toliko vremena da se popnem na minimalnu visinu od 500 stopa, neophodnu za iskakanje s padobranom. Lovac na mlazni

pogon na visini od stotinu stopa, s motorom koji više ne radi, za svog je pilota isto što i smrtonosna klopka bez ikakvih izgleda da preživi.

Međutim moj je vođa još dvije ili tri minute nastavio mirno i lagano kružiti u istoj ravnini dok je meni iz svih pora izbijao znoj i slijevajući se u bujicama niz vrat lijepio mi za tijelo tanko letaćko odijelo od najlona. POŽURI ČOVJEČE, POŽURI!

Čuvar je tako naglo ispravio kurs svog Mosquita da sam ga nastavljajući s kruženjem zamalo izgubio iz vida. Trenutak kasnije međutim, već sam ga dostigao i uspio razaznati kako mi lijevom rukom daje znak za ponovo obrušavanje.

Dok sam ga ja vjerno slijedio utonuo je u sloj magle i tako smo se obojica gotovo paralelno stali spuštati. Bilo je to skoro ravno spuštanje sa visine od samo stotinu stopa prema ničemu, ali ipak — mi smo se spuštali, a to je za mene u ovom trenutku bilo najvažnije.

Uletjeti u oblak ili neprozirnu gustu maglu iz makar slabo osvjetljenog neba isto je što i naći se u klupku sive, meke vune. Iznenada više ništa ne postoji, nema ničega do milijuna pramenova magle što se poput savitljivih vriježa obavijaju oko aviona pokušavajući ga zarobiti i ugušiti. Svaka od njih u brzom gibanju dodirne kabinu da bi odmah zatim nestala ni u čemu. Vidljivost je bila ravna nuli, ni obrisa, ni boje, ni veličine, ničega nije bilo, osim nejasnog obrisa Mosquita koji je jedva četrdesetak stopa udaljen od mog lijevog krila s apsolutnom sigurnošću letio prema nečemu, što ja nisam mogao ni vidjeti, ni razabrati, ni osjetiti.

Tek u tom trenutku sam primijetio, da je moj čuvar letio bez svjetala. Spoznavši svu opasnost tog trenutka bio sam iznenađen i užasnut svojim otkrićem. Međutim, tada sam odjednom shvatio o čemu se radi i zadivio se mudrošću i dalekovidnošću tog pilota koji me vodio. Svjetla su u magli varljiva, halucinantna, zaludujuća, mogu te privući a da ne znaš, da li su od tebe udaljena četrdeset ili stotinu stopa. Mogu te zavarati i odvesti u sigurnu propast. Tendencija je uvijek da se leti prema njima, a za dva aviona u magli od kojih jedan slijedi drugog na slijepo značila bi sigurnu propast i smrt. Čovjek u Mosquitu bio je u pravu.

Slijedeći i dalje čuvara znao sam da je počeo usporavati svoju mašinu, jer sam i ja morao početi otpuštati svoju polugu za gas. Neprekidno smo se spuštali lagano usporavajući brzinu. U djeliću

sekunde preletio sam pogledom dva instrumenta koja su mi bila potrebna: visinometar je pokazivao nulu isto kao i mjerač goriva, njihove kazaljke nisu više čak ni podrhtavale.

Na mjeraču zračne brzine koji sam također pogledao, pročitao sam brzinu od 120 čvorova — a taj prokleti lijes u kome sam bio zarobljen nije smio pasti na brzinu od 95 čvorova, jer bi se u tom slučaju srušio s neba.

Bez upozorenja čuvar usmjeri kažiprst prema meni, zatim ga uperi preda se. To je otprilike trebalo značiti: — Evo, stigli smo, sada nastavi sam i sleti. — Buljio sam preda se kroz pleksi staklo svoje kupole. Ništa. Baš ništa nisam vidio. I tada, da, ipak se nešto pomolilo. Neprekidan niz mutnih svjetala s moje lijeve strane i još jedan takav niz s desne strane. Zatim su se, slijedeći jedno za drugim u sve jasnijem obliku izdvojila pojedinačna svjetla sa svake moje strane. Obavijena izmaglicom s obiju su se mojih strana, u parovima, brzo promičući jedna za drugima, nizala blistava svjetla. Prisilio sam se da gledam u ono što se nalazi između njih. Opet ništa. Crna, neprobojna tmina. Iznenada je iz mraka izronila bijela linija, protežući se točno ispod trupa mog Vampira. Središnja linija. Već skoro izbezumljen od straha i nemoći smanjio sam potrošnju energije na minimum i nastojeći održati ravan kurs tiho se u sebi molio, da se moj Vampir smiri, da prestane podrhtavati i da meko prizemlji.

Svjetla su se dizala, već su sezala skoro do visine očiju, a Vampir još uvijek nije prizemljio. Bong. Dotakli smo zemlju. Najzad smo dodirnuli tlo. Bang — bang. Još jedan dodir. Vampir se ponovo u trzaju pridignuo nekoliko inčeva iznad mokre, crne piste. Bam — bam — bam — bambarabam. Uspjeli smo prizemljiti. Glavni su se kotači mog Vampira prilijepili za pistu i održali se na njoj.

Vampir se kotrljao brzinom većom od 90 milja na sat kroz more sive magle koja se razvlačila i po tlu. Dodirnuo sam kočnice i nos aviona je također tresnuo o zemlju. Uslijedio je lagani pritisak bez klizanja, čuvaj se od zabacivanja, govorio sam samome sebi, upri jače o te kočnice ili ćemo se kotrljati u beskonačnost ... Svjetla su kraj mene stala laganije promicati, i još polaganije, i još, i još ...

Konačno. Vampir se zaustavio. Zatekao sam se kako objema rukama još uvijek grčevito stežem upravljački stup mog Vampira, kao i kočnice. Već sam zaboravio kako dugo sam ih stezao dok nisam najzad povjerovao da smo se zaista zaustavili. Napokon sam shvatio. Izbacio sam kočnicu za parkiranje i otpustio glavnu. Htio sam isključiti i motor jer po ovakvoj magli ne bi imalo nikakvog smisla ni pokušati preparkirati avion, mog će lovca ionako morati landroverima odvući s piste. Međutim nije bilo potrebno isključivati motor, gorivo je najzad bilo potrošeno još dok se Vampir kotrljao niz pistu. Isključio sam i preostale upravljačke sisteme, hidraulični, dovod goriva, električni i polako se počeo odvezivati sa sjedišta. U tom sam trenutku primijetio kako se nešto kreće. Lijevo od mene, u magli, ni pedesetak stopa udaljen od mene moj vodič Mosquito je uvučenih kotača preletio nisko iznad piste. U prolazu sam još na prozoru Mosquita uspio razaznati pilotovu ruku podignutu u znak pozdrava i on je zatim nestao u magli, i prije nego što je mogao zapaziti kako mu odmahujem, prepoznavši ga. Odlučio sam još iste večeri pozvati RAF Gloucester i osobno se zahvaliti tom izuzetnom pilotu.

Zbog isključena motora i svih uređaja prozori su se na kabini mog lovca brzo zamaglili. Otvorio sam krov kupole i ustao. Tek tada sam stojeći u otvorenoj kupoli osjetio koliko je hladno. Počeo sam se tresti od zime u svojoj tankoj pilotskoj odori od najlona. Očekivao sam da će svakog trenutka naići vozilo poslano iz kontrolnog tornja, jer su čak i na sam Badnjak vatrogasna kola, prva pomoć i još pola tuceta drugih vozila čekala u pripravnosti za slučaj nečijeg prinudnog slijetanja. Međutim, ništa se nije dogodilo. Zapravo, desetak minuta sam čekao uzalud, a da se ništa nije pomaknulo.

Kada su iz magle konačno izronila dva svjetla, ja sam već bio napola sleđen od hladnoće. Svjetla su se zaustavila dvadesetak stopa daleko od nepokretnog Vampira. Neki je glas doviknuo:

— Hej, da li me čujete, ima li koga?

Izašao sam iz kabine i skočivši na zemlju s Vampirova krila potrčao prema svjetlima. Ispostavilo se da su to bili farovi nekog prastarog, rasklimanog Jowett Javelina. Nigdje nisam mogao otkriti nijedan znak raspoznavanja zračnih snaga. Za upravljačem vozila sjedio je neki nabijen čovjek, podbula lica i opuštenih brkova. On je bar na

glavi imao RAF-ovu službenu kapu. Buljio je u mene kao da vidi utvaru dok sam mu se približavao kroz maglu.

— Da li je to vaš avion? — upitao me pokazujući glavom prema nejasnim obrisima Vampira.

— Da — odgovorio sam. — Upravo sam sletio.

— Čudno, nevjerovatno — komentirao je on. — Zaista nevjerovatno. Bolje bi bilo da odmah skočite u kola. Odvest ću vas do kantine.

Bio sam mu zahvalan zbog topline u automobilskoj kabini i presretan što sam još uopće disao.

Vozeći prvom brzinom okrenuo je svoju starudiju od vozila očito je usmjeravajući prema kontrolnom tornju i ostalim aerodromskim zgradama iza njega. Odmaknuvši se od vampira vidio sam da se zaustavio jedva dvadesetak stopa ispred jednog okopanog polja na samom rubu piste.

— Imali ste prokletu sreću. Neshvatljivu — progovori brkati, bolje rečeno prodere mi se na uho, jer je automobilski motor u prvoj brzini očajno tandrkao i izgledalo je da moj brkati vozač ima problema s nožnim pedalama. Sudeći po jakom zadahu viskija što je kuljao iz njega nije se trebalo čuditi što ne može pogoditi pravu papučicu.

— Da, prokletu sreću — složio sam se. — Nestalo mi je goriva baš dok sam slijetao. Moj radio i ostali električni instrumenti prestali su funkcionirati još prije pedeset minuta dok sam prelijetao Sjeverno more.

Brkatom je trebalo nekoliko minuta dok je uspio shvatiti i prožvakati tu informaciju.

— Zaista čudno. Nevjerojatno — progovori najzad.

— A kompas?

— Ni kompas nije funkcionirao. Letio sam orijentirajući se ugodno prema položaju mjeseca. Do obale, odnosno do tamo gdje mi se činilo da se mora nalaziti rub kopna. Nakon toga ...

— I to sve bez radio prijemnika?

— Da, upravo tako, bez radija! — odgovorio sam mu. — Moj radio je bio mrtav na svim kanalima.

— Pa kako ste onda pobogu čovječe pronašli ovo mjesto? I to po ovakvom vremenu?

Lagano sam počeo gubiti strpljenje. Taj je čovjek bio očigledno jedan od onih umirovljenih zrakoplovnih poručnika, ne baš osobito bistar i inteligentan, a vjerovatno i vrlo slab letač, usprkos svojim opuštenim brkovima. Šeprtlja, i bolje da je ostao zalijepljen uz zemlju! A povrh svega, još i pijan! Ne bi se smio ni u kom slučaju nalaziti na dužnosti u to doba noći i to u jednoj od operacionih baza RAF-a!

— Vođen sam do baze — ipak sam mu pokušao strpljivo objasniti.

Sve što sam proživio tamo gore u zraku prije prinudnog slijetanja tako je dobro prošlo, da mi se sada već činilo vrlo prosječnim i ni u kom slučaju nečim posebnim. Međutim, to je već ona dobro poznata osobina mladih, osobina raspojasane i neobuzdane mladosti koja se vrlo brzo oporavlja od svakog šoka.

— Letio sam dosta nisko, opisujući neprekidno trokute nalijevo, sve prema instrukcijama naučenim još za vrijeme teoretske obuke letenja. Onda su mi poslali čuvara, da me spusti dolje. Zapravo ništa naročito.

Samo je slegnuo ramenima, kao da kaže: Ako vi tako mislite, onda u redu. — Najzad je i progovorio:

— Pa ipak, imali ste prokletu sreću, čovječe. Samo me jako čudi, da je i onaj drugi momak uspio pronaći ovo mjesto.

— Ni to nije ništa posebno — nastavio sam strpljivo objašnjavati. — Radilo se o jednom od onih meteoroloških aviona RAF-a iz Glouceстера. Očito je imao radio prijemnik, koji je dobro funkcionirao. Tako smo stigli dovde zajedno, uz pomoć GCA. A kada sam konačno ugledao svjetla na pisti, sam sam sletio.

Moj brkati je očito bio i priglup, a ne samo pijan.

— Čudno, čudno — zamišljeno je ponavljao grickajući svoje vlažne brčine. — Mi ovdje nemamo GCA. Mi uopće nemamo nikakvu navigacionu opremu, čak ni signalna svjetla.

Sada je došao red na mene da se počnem čuditi i da sasvim polako pokušam probaviti dobivenu informaciju.

— Ovo dakle nije RAF-ova baza Merriam St. George? — Najzad sam ga upitao zaprepašteno. Samo je odmahnuo glavom.

— Ili je ovo možda baza Maaham? Ili Chicksands? Ili čak Lakenheath?

— Ne — kratko je odgovorio — ovo je RAF Minton.



— Nikada nisam čuo za tu bazu — odgovorio sam nakon izvjesnog vremena.

— To me niti ne čudi. Mi nismo operativna baza. Već godinama to nismo. Minton je samo skladište. Jedna od skladišnih baza. Oprostite za trenutak.

Brkati je zaustavio kola i izašao. Vidio sam da smo stali nekoliko stopa ispred nejasnog obrisa kontrolnog tornja uz koji se nadovezivao cijeli niz baraka prekrivenih valovitim limom, poput hangara, očito nekadašnje prostorije za letачe, navigaciono i ostalo tehničko osoblje. Nad uskim vratima kroz koja je moj brkati upravo zamakao visila je jedna jedina, ogoljela žarulja. U njenom sam svjetlu bar donekle mogao razabrati razlupana stakla na prozorima, vrata zabravljena lokotima, u cijelosti tužna atmosfera potpune zapuštenosti i napuštenosti. Moj brkati se vratio i nesigurnim se koracima približio svom dotrajalom vozilu, na koje se nekako uspio uspenirati.

— Samo sam pogasio svjetla na pisti — dobacio mi je podrignuvši pri tom smrdljivo.

Sve mi se vrtilo u glavi, nikako se nisam mogao pribrati. Sve je to djelovalo toliko ludo, izbezumljujuće, nelogično. A ipak je za sve to moralo postojati neko savršeno jednostavno i jasno objašnjenje.

— A zašto ste ih uopće palili? — upitah ga.

— Pa zbog zvuka vašeg motora — odgovorio mi je. — Baš sam se nalazio u kantini, znate već, zbog čašice, kad mi je stari Joe predložio da na trenutak osluhnem što se to vani događa. I onda ste se već vi stvorili iznad nas, lagano kružeći i spuštajući se. Po zvuku vašeg motora ocijenio sam da letite prokleta nisko, kao da ćete nam se svakog trenutka u najvećoj žurbi sručiti na glavu. Pomislio sam da bih mogao biti bar malo od koristi, sjetio sam se da stara svjetla na pisti nisu nikada ni bila demontirana čak ni onda kada su demontirali čitavu operativnu bazu, zato sam odmah potrčao u kontrolni toranj i upalio ih.

— Da, da, sve mi je jasno — kazao sam, iako mi ništa nije bilo jasno. Ali moralo je postojati za sve neko objašnjenje.

— Zato ste i morali tako dugo čekati u vašem lovcu prije nego što sam stigao do vas i pokupio vas. Najprije sam se morao vratiti iz kontrolnog tornja u garažu da bih uzeo kola, kad sam vas čuo kako

ste sletjeli. A onda sam vas još morao i pronaći u ovoj proklesoj, maglovitoj noći.

Možete vi lupetati o tome koliko god hoćete, razmišljao sam, ali u mojoj glavi još dobrih nekoliko minuta nije sijevnulo o čemu se tu zapravo radi. Onda sam slučajno naletio na objašnjenje.

— Gdje se točno nalazi RAF Minton, vaša baza? — upitao sam ga.

— Pet milja udaljena od obale, u blizini Cromera. Tu se mi nalazimo.

Prilično zabačeno, zar ne? — odgovorio mi je.

— A gdje se nalazi prva slijedeća operaciona baza RAF-a snabdjevena radio odašiljačima i sistemom GCA?

Razmišljao je nekoliko trenutaka, a onda mi je odgovorio: — Pa to bi morao biti Merriam St. George? Oni bi morali imati sve te stvari. Bar ja tako mislim, nisam siguran, jer nemojte zaboraviti, ja sam samo obični skladištar.

To je bilo, dakle, objašnjenje. Moj me nepoznati prijatelj u meteorološkom avionu vodio izravno od obale prema bazi Merriam St. George. Slučajno se baš Minton, napušteno, staro skladište Minton sa svojim paučinom presvučenim svjetlima na pisti i polupijanim dežurnim oficirima, da, slučajno se baš taj Minton nalazio na našem putu prema Merriam St. Georgu. Kontrolor leta u Merriamu nas je zamolio da dva puta kružimo u zraku dok on ne upali svoja svjetla na pisti od nas udaljenoj deset milja. A ova je stara budala ovdje izgleda upalila svoja svjetla prije njega. Rezultat: na zadnjoj dionici našeg leta, deset milja prije zrakoplovne baze ja sam tresnuo svog Vampira na krivi aerodrom. Baš sam se spremio da se breknem na njega i da mu kažem da se drugi puta ne miješa u suvremene sisteme letenja koje on tako i tako ne može shvatiti, ali sam se u zadnjem trenutku savladao i nisam mu ništa kazao. Moje je gorivo naime bilo potrošeno već na pola slijetanja na ovu pistu. Nikad ne bih stigao do Merriama, udaljenog još deset milja. Srušio bih se na polja i prije nego što bih se dokopao zrakoplovne baze i stigao sletjeti. Zaista sam bio, baš kako je brkati rekao, momak prokleso lude sreće.

I dok sam tako razmišljao tražeći racionalno i logično objašnjenje za moju prisutnost na ovom gotovo napuštenom aerodromu, već smo stigli do zgrade u kojoj se nalazila kantina. Moj domaćin je parkirao

svoje vozilo ispred vrata i mi smo iskrčavši se iz automobila krenuli prema ulazu. Iznad ulaza u predvorje gorilo je svjetlo raspršujući maglu i osvjetljavajući izrezbareni ali vremenom već prilično nagrizeni grb Royal Air Forcea, koji se nalazio obješen na samom dovratku. Na jednoj se strani nalazila ploča pričvršćena na zid. Pisalo je »R. A. F. baza Minton«. Preko puta nje bila je pričvršćena još jedna ploča na kojoj je pisalo »Oficirska kantina«. Ušli smo.

Prednja dvorana bila je prostrana i zračna, ali očigledno sagrađena još predratnih godina kada su u modi bili metalni prozorski okviri. Cijelo je mjesto upravo odisalo zapuštenošću i kao da je svaki predmet dovikivao: — Vidjeli smo mi već i bolje dane. — Zaista jesu. U predvorju su se nalazila samo dva ispućala i dotrajala kožna naslonjača, iako je bilo dovoljno mjesta za bar dvadeset sličnih naslonjača. U garderobi s desne strane nalazila se dugačka i prazna vješalica za kapute kojih nije bilo. Moj domaćin koji mi se u međuvremenu predstavio kao Flight Lieutenant Marks skinuo je svoj kaput od janječeg krzna i nemarno ga odbacio na jednu od stolica. Bio je odjeven doduše u službene hlače, ali je umjesto gornjeg dijela uniforme nosio neugledan i otrcani plavi džemper. Sigurno da nije bilo nimalo ugodno, čak je bilo odvratno provesti božićno večer na dužnosti u rupi poput ove.

Kazao mi je da on ovdje vrši funkciju zamjenika komandanta, jer se glavni komandant kao vođa eskadrile sada nalazi na svom božićnom dopustu kod kuće. U bazi su osim njega i glavnog komandanta radili još samo jedan narednik, tri podoficira od kojih je jedan bio dežuran preko Božića i vjerojatno se nalazio u kantini i još dvadesetak skladištara koji su se svi nalazili na dopustu. Kada se nisu nalazili na dopustu, svi oni provodili su svoje dane svrstavajući i razvrstavajući tone i tone rezervne odjeće, padobrana, čizama i ostalih neophodnih predmeta u zrakoplovstvu, svega onog što i drugdje spada u nadležnost sličnih službi.

U predvorju nije bila upaljena vatra, iako je postojao veliki kamin zidan od cigle, a vatre također nije bilo ni u baru. Obje su prostorije bile užasno hladne i ja sam se počeo ponovo tresti nakon što sam se donekle oporavio i odledio u kolima. Marks je otvorao vrata za vratima koja su vodila iz predvorja, zavirujući u svaki kut, tražeći i dozivajući nekoga po imenu Joe. Idući za njim i zavirujući takođe u

sve prostorije spazio sam ogromnu blagovaonicu također napuštenu i nezagrijanu i dva hodnika od kojih je prvi vodio u privatne sobe oficira, a drugi prema zajedničkim prostorijama pomoćnog osoblja. Gotovo sve zgrade Royal Air Forcea vrlo su slične i nemaju bitnih razlika u arhitektonskim rješenjima, jednom odabrani recept, upotrebljavaju bez imalo mašte uvijek iznova.

— Žao mi je stari moj, znam ja da ovdje nije baš najugodnije — obrati mi se brkati Marks, predstavši uzaludno tražiti nestalog Joea. — Budući smo na ovoj stanici samo nas dvojica dežurni i budući da vrlo rijetko ili gotovo nikada ne dobivamo posjetioce, imamo samo dvije spavaće sobe koje smo kako tako osposobili za naš boravak. Čini nam se da nema smisla ulagati trud i cijeli ovaj prostor uređivati samo za nas dvojicu. Ove sobetine zimi tako i tako ne možeš zagrijati, ali to i sam znaš, bar ne s onom količinom ogrijeva koju nam dodjeljuju. A sam ga ne možeš ni od kuda pribaviti.

Njegovo mi se opravdavanje činilo logičnim. U njegovoj bih se situaciji vjerojatno i ja tako ponašao.

— Nemoj se ispričavati — odgovorio sam mu odlažući svoju pilotsku kapu i masku za kisik na drugu, slobodnu stolicu. — Iako mi ne bi bila na odmet topla kupelj i nešto za jelo.

— Mislim da bismo to mogli nekako riješiti — odgovorio mi je trudeći se iz petnih žila da bar donekle dobro odigra ulogu gostoljubivog domaćina.

— Pronaći ću ja Joea i narediti mu da ti osposobi jednu od praznih soba — i sam si vidio da imamo dovoljno slobodnih prostorija — i neka ti zagrije vodu za kupanje. Pronaći će on i nešto za jelo. Bojim se da nemamo baš veliki zbor, ali ako si gladan prijat će ti i slanina s jajima, zar ne?

Kimnuo sam s odobravanjem. U međuvremenu sam se već dosjetio, da je stari Joe sigurno stjuard u kantini.

— Bilo bi to izvrsno. Neće vam smetati, ako upotrijebim vaš telefon dok čekam na jelo?

— Pa naravno, samo izvolite, dapače, sigurno se morate nekome javiti.

Uveo me je u kancelariju sekretarijata čija su se vrata nalazila kraj ulaza u bar. Bila je to malena i hladna prostorija, ali u njoj se nalazila

stolica, prazan pisaći stol i na njemu telefon. Okrenuo sam 100 da bih dobio lokalnu centralu i dok sam ja čekao na vezu, Marks se vratio noseći u ruci bocu viskija. U normalnim situacijama nisam imao običaj konzumirati žestoka pića, ali sada mi je to bilo više nego potrebno da bih se malo zagrijao i zato sam se srdačno zahvalio brkatom na njegovoj pažnji a on je otišao da pronade Joea. Moj sat je pokazivao samo nekoliko minuta prije ponoći. Razmišljao sam na kako jezivi i paklenski način proslavljam Božić. U istom trenutku sam se prisjetio kako sam samo pola sata ranije još skrušeno molio Boga da mi pomogne da izvučem živu glavu i zastidio sam se sam pred sobom zbog svoje nezahvalnosti.

— Little Minton — javi se pospani glas. Trajalo je još stoljećima, činilo mi se, prije no što je telefonistica probila liniju i uspjela izvrtiti broj zrakoplovne baze u Merriam St. Georgu ali djevojka ga je na posljetku ipak dobila. Dok sam čekao na vezu mogao sam preko otvorene linije jasno razabrati glasove njene porodice koja je negdje u pozadini slavila praznik, sigurno u stražnjoj sobi seoske pošte gdje se najvjerojatnije nalazio i njihov stan. Konačno sam dobio vezu.

— R. A. F. Merriam St. George — oglasio se neki muškarac s one strane linije. Pretpostavljao sam da je to glas dežurnog narednika u telefonskoj centrali.

— Molim vas dežurnog iz kontrole zračnog prometa — obratio sam mu se. Nastupila je stanka.

— Žao mi je, sir — odgovorio je — ali mogu li prvo znati tko zove?

Dao sam mu svoje ime i čin i kazao da zovem iz skladišne baze RAF-a u Mintonu.

— U redu, sir. Ali bojim se, da večeras nema ništa od letenja, sir. Večeras nemamo čak ni dežurnu službu u zračnoj kontroli. U kantini se nalazi samo nekoliko oficira koji slave Božić.

— Onda mi dajte vezu s dežurnim oficirom za cijelu bazu, molim vas.

Kada sam konačno uspio dobiti vezu s onim koga sam tražio, bilo je očigledno da se on nalazi u kantini jer sam osim njegovog mogao razabrati još i živahan žamor ostalih glasova. Pokušao sam mu objasniti cijeli tok mog prinudnog slijetanja i izraziti svoju zahvalnost što mi je njegova baza pomogla da bez radio veze sretno spustim

svog Vampira, zahvaljujući vodiču kojeg su mi poslali i njihovom GCA sistemu.

Pažljivo je slušao, možda je i on također bio mlad i savjestan, jer je za razliku od ostalih bio potpuno trijezan kao što bi svaki od dežurnih oficira u bilo kojoj bazi i trebao biti u svako doba dana i noći, čak i na sam Božić.

— Ništa ja o svemu tome ne znam — najzad je odgovorio. — Mislim da nismo poduzeli nijedan operativni potez sve od pet sati danas poslije podne, od kada smo naime zatvorili bazu. Ali, ja ne radim u zračnom prometu, možda nisam o svemu obaviješten. Pričekajte malo na liniji, pozvat ću potpukovnika naših zračnih snaga, baš se nalazi negdje ovdje, u blizini.

Ponovo je nastupila stanka nakon koje se na liniji začuo neki zreliji glas. Još sam jedanput strpljivo i od početka objasnio svoju situaciju.

— Odakle se javljate? — upitao me nakon što je zabilježio moje ime, čin i matičnu bazu.

— R. A. F. Minton, sir. Upravo sam ovdje prinudno prizemljio. Izgleda kao da je ova baza gotovo posve napuštena.

— Da, znam — odgovorio mi je malo kroz nos i promuklo razvlačeći. — Imali ste prokleti peh. Želite li da po vas pošaljemo neko naše vozilo?

— Ne, nije u tome problem, sir. Ne smeta me što se ovdje nalazim. Muči me samo činjenica, da sam sletio na krivi aerodrom. Mislio sam da sam uz pomoć GCA sistema vođen na vašu sletnu pistu.

— Odlučite konačno i to brzo, mladiću. Vi biste sami trebali znati da li jeste ili niste vođeni na naš aerodrom. Po onome što ste ispričali, sami ste upravljali svojim lovцем.

Duboko sam udahnuo i već na kraju strpljenja ponovo stao objašnjavati.

— Vidite, sir, mene je zapazio jedan meteorološki avion iz Glouceстера i on me vodio. Ali po ovakvoj magli, mogli smo se spustiti samo uz pomoć GCA sistema. Zaista ne vidim drugog načina za slijetanje pri ovakvim vremenskim prilikama. Međutim, kada sam ugledao svjetla Mintona ja sam se spustio na njihovu pistu, krivo pretpostavljajući da se već nalazim u vašoj bazi Merriam St. George.

— Izvrsno — najzad je primijetio. — Zavidljujući pothvat tog pilota iz Glouceстера. Naravno, ti su momci navikli letjeti po svim vremenskim

prilikama. Uostalom to im je i posao, I što biste vi sada željeli od nas? Što bismo u vezi s tim mi mogli učiniti za vas?

Već sam polako počeo očajavati. On je doduše bio potpukovnik zrakoplovnih snaga, ali i on je izgleda ove božićne večeri duboko zavirio u čašicu.

— Nazvao sam vas, samo da obavijestite ekipu vaše kontrole leta i vaše radariste, sir. Oni očekuju na mog Vampira koji nikada neće stići. Naime, on je već stigao, ali samo do ovog mjesta, tu gdje se nalazim, u Mintonu.

— Ali mi smo već odavno zatvorili našu operativnu bazu. Pa rekao sam vam već. Od pet sati tamo više nema nikoga. Nismo uostalom ni dobili nikakav poziv u pomoć.

— Ali, baza Merriam St. George ima GCA sistem — protestirao sam.

— Naravno da ga imamo — ljuto mi je odgovorio. — Ali noćas nije upotrijebljen. Od pet sati je sve zatvoreno, kao što sam vam već kazao.

Polako i razgovijetno sam mu postavio slijedeće i posljednje pitanje.

— Da li vam je poznato sir, gdje se nalazi vama najbliža RAF-ova zrakoplovna baza čija radiostanica emitira na frekvenciji od 121,5 metara i koja ima organiziranu dvadeset i četverosatnu dežurnu službu za slučaj nužde?

(121,5 m je međunarodna valna dužina za poziv u pomoć u zračnom saobraćaju.)

— Da — odgovorio mi je jednako razgovijetno. — Na zapadu je to RAF Marham, a na jugu je to RAF Lakenheath. Želim vam laku noć i sretan Božić.

Prekinuo je liniju. Spustio sam se na stolicu i duboko udahnuo. Marham se nalazio četrdeset milja udaljen, na drugoj stari Norfolka. Lakenheath se nalazio četrdeset milja južnije u Suffolku. S gorivom kojim sam raspolagao nisam mogao stići ni do Merriam St. Georgea, a ta je baza još povrh svega bila i zatvorena. Kako sam onda uopće mogao pomišljati da stignem do Marhama ili Lakenheatha? A pilotu Mosquita sam znakovima dao do znanja da mi je preostalo goriva za samo još 5 minuta leta. On mi je bio pokazao da je shvatio. U svakom je slučaju letio prenisko nakon što smo se obrušili u maglu,

a da bi tako mogao letjeti još četrdeset milja. Taj je čovjek morao bit potpuno lud.

Počelo mi je bivati jasno, da svoj život zapravo nisam dugovao meteorološkom pilotu iz Glouceстера nego flight Marksu, onom istom podbulom, nacvrčanom, starom i umirovljenom flight lieutenantu Marksu, koji nije bio u stanju da razlikuje jedan avion od drugog, ali koji je ipak začuvši iznad sebe mašinu kako kruži preblizu zemlji otrčao nekoliko stotina jardi kroz maglu da upali svjetla na napuštenoj pisti. Ipak, u ovo se doba Mosquito već trebao vratiti u Gloucester i usprkos svemu trebao bih ga bar obavijestiti, da sam još živ.

— Gloucester? — upitala me telefonistica. — U ovo doba noći?

— Da — ponovio sam razgovijetno. — Baš Gloucester i to u ovo doba noći.

Ima nečeg dobrog u radu tih meteoroloških stanica, u svako doba je netko od njih dežuran. Dežurni meteorolog je preuzeo liniju. Objasnio sam mu svoju situaciju.

— Bojim se, da se ovdje radi o nekom nesporazumu, sir — odgovorio mi je. — Sigurno to nije bio nijedan od naših aviona.

— Čekajte molim vas, da li ja uopće govorim s RAF Gloucesterom?

— Da, to smo mi. Ovdje je dežurni meteorolog. S vama govori dežurni oficir.

— Izvrsno. Vaša jedinica upotrebljava Mosquitose za mjerenje visinske temperature i tlaka, zar ne?

— Ne, potpuno krivo — odgovorio je. — Mi smo nekada upotrebljavali Mosquitose. Više nisu u našoj službi, već više od tri mjeseca za naše potrebe lete Canberre.

Sjedio sam, čvrsto stišćući telefonsku slušalicu u ruci i buljeći preda se u nevjerici. Onda mi je sinula ideja.

— Što se dogodilo s njima? — upitao sam. Sigurno je na drugoj strani linije bio neki stariji i vrlo ljubazan, strpljiv i tolerantan oficir, kad je mogao izdržati tolika glupava pitanja u ovo doba noći.

— Mislim da su ih otpremili u staro željezo, ali ipak je vjerovatnije da su završili po muzejima. Sve su rjeđi danas, ali i sami to znate.

— Da, znam. — Odgovorio sam.



- Nije li se poneki od njih mogao privatno kupiti?
- Vjerovatno je to bilo moguće — najzad je odgovorio. — Ovisilo bi to o dozvoli ministarstva avijacije. Ali, ja ipak mislim, da su svi završili u zrakoplovnim muzejima.
- Hvala vam. Mnogo vam hvala. I sretan Božić!

Spustio sam slušalicu i još uvijek u nedoumici zatresao glavom. Kakve li noći, kakve li nevjerovatne noći! Prvo sam ostao bez radija i svih svojih instrumenata, onda sam izgubio orijentaciju i na kraju ostao još bez goriva. Nakon svega toga me još pronašao neki ludi mjesečar, strasno zaljubljen u prastare modele aviona, koji je u vlastitom Mosquitu lutao nebom kroz noć i slučajno naišao na mene. Za dlaku me mogao ubiti. I konačno pojavio se i jedan pripiti skladištar koji je začuvši zvuk mog Vampira bio dovoljno priseban da upali sva svjetla na pisti i tako me spasi. Zaista, rijetko kad u životu čovjek ima toliko sreće. Ali jedno je bilo sigurno: taj amaterski pilotski as nije imao pojma što je radio. S druge strane međutim, gdje bih se ja sada nalazio da nije bilo njega, upitao sam se. Najvjerojatnije bi mrtav plutao po Sjevernom moru.

Ispio sam ostatak viskija u njegovu čast i nazdravio čudnoj strasti mog vodiča da u prastarom privatnom avionu izvodi onakve bravure. U tom se trenutku na vratima pojavila glava flight lieutenanta Marksa.

— Vaša je soba pripremljena — obratio mi se. — Broj sedamnaest, odmah tu niz hodnik. Joe je baš sada pokušava zagrijati, znate već. Uskoro će vam biti topla i voda za kupanje. Ako mi ne biste zamjerali, ja bih sada otišao. Hoćete li se moći snaći i sami?

Oprostio sam se od njega mnogo prijaznije nego što smo se susreli, uostalom on je to i zaslužio.

— Sigurno, snaći ću se i sam. Sve će biti u redu. Mnogo vam hvala za susretljivost.

Uzeo sam svoju kapu i krenuo niz hodnik u kome su se nizale spavaće sobe oficira neženja koji su već odavno bili premješteni u neku drugu bazu. Ispod vratiju sobe s brojem sedamnaest u hodnik je dopiralo svjetlo. Kada sam ušao u sobu neki se stariji čovjek pridigao sa koljena. Paleći vatru klečao je pred kaminom. Ugledavši

ga začudio sam se. Stjuardi su obično bili RAF-ovo pomoćno osoblje. Ali ovaj je čovjek već bio blizu sedamdeset godina i očigledno neki civil iz sela koga su ovdje zaposlili.

— Dobro večer, sir — pozdravio me je. — Ja sam Joe, sir. Ja sam ovdje, stjuard.

— U redu, Joe. Marks mi je već govorio o vama. Oprostite što sam vam zadao toliko posla, baš ove noći. Slučajno sam navratio, moglo bi se kazati.

— Da, gospodin Marks mi je već rekao. Još samo nekoliko trenutaka i vaša soba će biti u redu. Čim se vatra razgori, bit će vam vrlo ugodno.

U sobi je još uvijek bilo hladno i ja sam drhtao u svojoj tankoj uniformi od najlona. Trebao sam zamoliti Marksa da mi posudi jedan od svojih džempera, ali sam zaboravio.

Odlučio sam večerati sam u svojoj sobi i dok je stvari Joe otišao da mi donese jelo, na brzinu sam se okupao jer se u međuvremenu voda već ugodno zagrijala.

Dok sam se brisao i umatao u stari, ali topli jutarnji ogrtač koji mi je Joe donio, on je već pripremao maleni stol i servirao mi obilnu porciju prženih jaja sa slaninom koja su se još pušila. Za to se vrijeme i soba već zagrijala, vatra se u kaminu razrazgorjela, a i zastori su već bili navučeni.

Dok sam večerao, što je trajalo samo nekoliko minuta, jer sam bio životinjski gladan, stari se Joe zadržao uz mene, da malo pročavrljamo.

— Vi ste već dugo ovdje, Joe? — upitao sam ga više zbog pristojnosti nego zbog znatiželje.

— O da, sir. Skoro 20 godina, još od prije rata. Došao sam ovamo čim se baza otvorila.

— Onda ste sigurno doživjeli mnogo promjena? Nije oduvijek bilo ovako pusto, zar ne?

— Ne, nije bilo sir, zaista nije bilo. — I počeo mi je pričati o danima kada su sve sobe ovdje bile prepune nestrpljivih, mladih pilota, kada je blagovaonica odzvanjala njihovim smijehom i zveketom tanjura i pribora za jelo, kada se i za barom orio smijeh i čula pjesma, pričao mi je o mjesecima i godinama kada je nebo aerodroma bilo

ispunjeno zavijanjem i tulenjem klipnih motora koji su avione odnosili u rat i ponovo ih vraćali.

Dok smo razgovarali završio sam sa svojom večerom, ispraznio ostatke crvenog vina iz boce koju mi je uz jelo servirao stari Joe.

Bio je dobar stjuard, taj stari Joe. Nakon što sam završio, digao sam se od stola i iz džepa na mojoj letačkoj uniformi izvadio cigaretu, pripalio je i počeo šetkati po sobi. Stjuard je počeo sakupljati suđe sa stola.

Zaustavio sam se ispred neke uokvirene, prastare fotografije koja se nalazila obješena na mapu kamina iznad rasplamsale vatre.

Zastao sam s cigaretom napola prinesenom mojim usnama, sav ukočen. Odjednom sam osjetio kako je moja soba postala iznenada ponovo hladna.

Fotografija je bila stara i požutjela, ali se na njoj još uvijek moglo jasno razaznati lice pilota. Prikazivala je mladog muškarca, otprilike moje dobi, dakle nešto starijeg od dvadeset godina, odjevenog u letačku uniformu. Ali to nije bilo plavo odijelo od najlona sa sjajnim, plastičnim, nesalomljivim šljemom, kako smo mi danas opremljeni. Nosio je debele čizme napravljene od meke ovčje kože, grube pustene hlače i bio je ogrnut teškom vjetrovkom od janječeg krzna, snabdjevenom patentnim zatvaračima. O lijevu mu je ruku bio obješen letački šljem, također od mekane kože, kakav se onda nosio, a na njemu su se nalazile zaštitne naočale.

Stajao je čvrsto raširenih nogu, oslanjajući se desnom rukom o bok, vrlo izazovan položaj, ali bez osmjeha na licu. Prodorno je zurio u kameru namrštenih obrva. U izrazu njegovih očiju bilo je neke čudne tuge.

Iza njega, vrlo jasno vidljiv nalazio se njegov avion. Nije se mogao zamijeniti. Vitka i elegantna silueta Mosquito lovca bombardera teško da bi se mogla usporediti sa bilo kojim sličnim modelom, kao što su bile neponovljive i njegove podvučene, izdužene oblage u kojima su se nalazila dva Merlin motora, koja su Mosquitu u zraku omogućivala njegovu izvanrednu pokretljivost i elastičnu eleganciju.

Baš sam zaustio da nešto kažem Joeu, kad me o potiljak zapljusnuo val hladnog zraka. Jedan se od prozora otvorio i ledeni je zrak prodro u sobu.

— Odmah ću ga zatvoriti, sir — reče mi stari Joe ponovo odlažući sve suđe na stol.

— Ne, ja ću — odgovorio sam.

U dva koraka sam se našao kraj prozora s čeličnim okvirima koga je vjetar otvorio. Da bih ga bolje zatvorio, odmaknuo sam zavjese i približivši se prozoru zablujio sam se u noć. Magla se u valovima kovitlala oko prastare aerodromske zgrade. Uskomešala ju je struja toplog zraka koji je dopirao kroz prozor. Negdje daleko u magli činilo mi se da čujem režanje nečijeg motora. Ali, tamo vani, na usamljenom crnom nebu nije bilo avionskih motora. To sam je vjerojatno samo začuo zvuk motor kotača nekog momka s obližnje farme koji se opraštao od svoje djevojke i vraćao kući.

Zatvorio sam prozor provjerivši da li je dobro zabravljen i ponovo se vratio u sobu.

— Da li znate tko je ovaj pilot, Joe?

— Ovaj pilot, sir?

Pokazao sam glavom prema fotografiji na kaminu.

— Da, vidim sir, to je snimak gospodina Kavanagha. Bio je ovdje za vrijeme rata, sir.

Odložio je vinsku čašu na podmetač koji je držao u rukama.

— Kavanagh? — ponovo sam prišao fotografiji da bih je izbliza bolje osmotrio.

— Da, sir. Bio je to pravi irski džentlmen. Zaista izuzetan čovjek, ako bih mogao tako kazati. Ovo je sir, bila njegova soba.

— U kojoj je eskadrili letio, Joe? — Još uvijek sam zamišljeno promatrao avion u pozadini fotografije.

— U izviđačkoj, sir. Letjeli su Mosquitose, sir. Odabrani piloti, svi do jednog. Ali ipak bih se usudio primijetiti da je gospodin Johnny bio najbolji od svih. Ali, znate sir, možda sam ja ipak subjektivan, ja sam naime bio njegov posilni.

Ne, nije bilo nikakve sumnje. Izbljedjela slova na Mosquitovom nosu iza pilotova lika na fotografiji mogla su se jasno razaznati — J. K. Nije to značilo Juliet Kilo, kako sam ja mislio, nego Johnny Kavanagh.

Cijela mi se ta stvar sada činila jasnom kao dan. Kavanagh je bio izvanredan, natprosječan pilot, letio je u elitnoj eskadrili u toku

Drugog svjetskog rata. Poslije rata je sigurno napustio Air Force i najvjerojatnije se počeo baviti trgovinom polovnim automobilima kao što su to činili mnogi od njih. Na taj način je za vrijeme privrednog procvata pedesetih godina zaradio gomilu novca, sigurno je kupio prekrasnu ladanjsku kuću, a ostalo mu je još dovoljno da se posveti svojoj jednoj strasti — letenju. Još bolje kazano, ponovnom oživljavanju prošlosti i njegovih dana slave. Vjerovatno je otkupio jedan stari Mosquito na jednoj od RAF-ovih povremenih aukcija aviona za rashod, osposobio ga i letio njime privatno, kad god bi to zaželio. Nimalo loš način da se provede slobodno vrijeme, naravno, ako imaš dovoljno novaca.

Noćas se vjerovatno vraćao s nekog od svojih usamljenih putovanja u Evropu, ugledao me kako dozivajući pomoć nemoćno kružim opisujući trokute po nebu, shvatio da sam izgubio orijentaciju, približio mi se i poveo me. Odredivši svoju poziciju u milimetar točno i s apsolutnom preciznošću, poznavajući ovaj dio obale napamet samo se on mogao usuditi da i po ovako debeloj magli potraži i pronađe svoju staru bazu — aerodrom Minton. Bio je to paklenski rizik. Ali, ja i tako i tako nisam imao više goriva, što je značilo samo jedno: ili prihvatiti taj rizik sa zahvalnošću ili se sunovratiti u smrt.

Ni trenutka nisam sumnjao u to da ću pronaći tog čovjeka, najvjerojatnije preko Royal Aero kluba.

— Sigurno da je bio izvanredan, najbolji pilot — tiho sam kazao razmišljajući o njegovom noćasnjem pothvatu.

— Da, najbolji, sir — odgovorio je stari Joe iza mojih leđa. — Za njega su uvijek govorili da ima čudesne, mačje oči, naš gospodin Johnny.

Sjećam se njegove eskadrile koja se često vraćala s uspješno obavljena zadatka bacanja svjetlosnih bombi na one ciljeve u Njemačkoj koje je trebalo uništiti. Većina od te mlade gospode pilota bi poslije otišla u bar na neko piće.

— Zar on nije pio s njima? — upitao sam.

— O da, sir, neki puta, ali najčešće bi ponovo napunio svoj Mosquito gorivom i uzletio, ali sam. Vratio bi se do kanala La Manche ili Sjevernog mora, ne bi li tamo pronašao neki oštećeni bombarder koji se vraćao prema obali da ga dovede kući.

Namrštio sam se. Ti su veliki bombarderi naime imali svoje vlastite baze na koje su slijetali.

— Ali, neke od njih znala bi zahvatiti vatra teških protuavionskih topova i često su ostajali bez svojih radio prijemnika. A bombarderi su uzlijetali sa svih strana. Iz baze Marham, Scampton, Cotteshall, Waddington; svi ti ogromni četveromotorci, Halifaxi, Stirlingi i Lanceasteri; bilo je to sve nešto prije vašeg doba, ako smijem tako kazati, sir.

— Vidio sam ih već na fotografijama — priznao sam. — A neki od njih i danas još lete na aeromitinzima. On ih je dakle sve vodio natrag?

Mogao sam u svojoj mašti dočarati tu sliku: teški bombarderi izrešetana trupa, krila i repa kako se umorno ljuljaju i tresu dok ih njihovi piloti pokušavaju što mirnije i bezbolnije dovesti kući, u njima ranjenu ili umiruću posadu, a radio prijemnici razmrskani do krhotina. A ja sam dobro spoznao, zahvaljujući mome vlastitom, najsvježijem doživljaju svu težinu one gorke usamljenosti i nemoći na noćnom, zimskom nebu, bez radio veze i bez vodiča kući, dok magla sakriva zemlju i onemogućava svu vidljivost.

— Da, točno, sir. Običavao je iste noći ponovo uzletjeti patrolirajući iznad Sjevernog mora i tražeći ranjene avione. Onda bi ih vraćao kući, vodio ih je sve dovde u Minton, magla je neki puta znala biti tako gusta da se nije mogao vidjeti ni prst pred nosom. Govorili su za njega da ima šesto čulo, bilo je nešto irsko u njemu.

Okrenuo sam se od fotografije da bih ugasio svoju cigaretu u pepeljari kraj kreveta. Joe je već stajao na vratima.

— Kakav čovjek — primijetio sam, a i mislio sam tako. Čak je i danas, već u svojim zrelim godinama bio nenadmašan pilot.

— O da, sir, zaista prava ljudina, naš gospodin Johnny. Sjećam se da mi je jedanput kazao, stajao je baš kao i vi malo prije, ispred kamiona: »Joe«, rekao mi je, »kad god se neki od njih nalazi tamo gore, na nebu i očajnički se pokušava vratiti, ja ću uzletjeti i dovesti ga kući.«

Zamišljeno sam kimnuo glavom. Starac je tako očigledno obožavao svog oficira iz doba rata.

— Da — primijetio sam — čini se da on to još uvijek radi.

Joe se tužno osmjehnuo.

— Oh, ne bih baš tako rekao, sir. Gospodin Johnny je poletio, nažalost na svoju posljednju patrolu božićne večeri 1943, baš na današnji dan, prije četrnaest godina. Nikada se više nije vratio, sir. Srušio se sa svojim Mosquitom, tamo negdje, na Sjevernom moru. Laku noć vam želim sir, i sretan Božić.

*KRAJ*

*KIKA  
ŽELEZNI*

[www.CroWarez.org](http://www.CroWarez.org)



[www.BosnaUnited.net](http://www.BosnaUnited.net)





# Table of Contents

FREDERICK FORSYTH – ČUVAR  
KRAJ