

G. CIMMER ANNA

Saint Exupéry, a pilóta, az író és a lepkét kergető kisfiú

Kilátástalan dolog olyan könyvekről írni, amelyekhez anyanyelvünkön nem juthatunk hozzá, eredetiben meg csak kevesen olvashatják. A jugoszláv könyvkiadás még adósa Exupéryvel a szép könyvek barátainak. Ezért könyvismertetés helyett magáról az íróról mint emberről szeretnék vallani, azt amit tudok róla, hogy betörlesszem tartozásomat azért a gyönyörűségért, amit könyvei szereztek.

Ki volt Exupéry? Hivatásos pilóta. Többet repült, mint amennyit írt. Nevezhetnénk tehát repülő írónak, ahogyan Hemingwayt szokás nevezni. Exupéryt helyesebben író repülőnek nevezhetjük. Míg Hemingway a repülőgépet közlekedési eszközként használja, hogy idővesztés nélkül megközelítse témaí színhelyét, addig Exupéry menetrendszerű járatokat vezetett felelősséggel és röptében nézte a földet, úgy mint a gyermek édesanyja arcát. Írásai a föld gyermekének vallomása a Földanyáról. És ha közben itt-ott találkozott emberekkel — nomád beduinokkal, arab törzsfőkkel, rabszolgákkal, spanyol guerrillaharcosokkal, argentin farmerekkel, litván kivándorlókkal, moszkvai otthelyezett öreg guvernantokkal — amikor elbeszélgetett

velük és írt róluk. Nem riportokat, hanem emberi kapcsolatok élményanyagát. Mindössze hét könyvet írt életében, nem is vastkos köteteket, hanem jobbára zsebbevaló kis remekműveket. E kevés papíroson sokat nyújtott az emberiségnek.

Honnan indult el, s hogyan lett azzá, aki volt? Különös életpálya. Szokásunk bámulattal adózni azoknak, akik alacsony sorsból, a semmiből küzdik fel magukat. Exupéry más eset. Ő súlyosabb családi és társadalmi örökséggel jött a világra, mintha egy kikötői hordár és egy mosónő fia lett volna. Mert Franciaország egyik legregőbb főnemesei családjának gyermekeként látta meg a világot, 1900-ban. Hogy neveltetése kötelességet s a tradíciókat önjerejéből felszámolta és a lyoni harminckétaglakos kastélyt felcserélte rossz kis repülőtéri barakkfülkékkel és hotelezobákkal, hogy társaságát és baráti körét „közönséges“ pilóták és mechanikusok között kereste, mindez az emberré válásnak semmivel sem könnyebb útja, mint amaz.

A századforduló gyermeke a légi keresztségen már hétéves korában átesett. Blériot csatornarepülése után a fellelkesült kísérletezők

mindenféle végeztek próbarepüléseket. A lyoni Exupéry birtok tágas réjtjein is. Egy alkalommal az egyik repülő a gépbe emelte a kis Antoinet. Életreszóló és sorsát elhatározó élmény lett ez számára. De útját nem találta meg egyenesen. Rajzolgató, mesefaló, nagy busafejű gyermek volt, furcsán szétálló bárnész szemekkel és kicsi hegyes orral, amiért iskolatársai „pique la Lune“-nek, Holdnyársalónak csúfolták. E jellegzetes vonásait felnőtt korában is megőrizte. Arcképe meghökkentő. Magas, szélesvállú kerekfejű férfi, olyan neveltségesen kicsi hegyes orral, hogy Cyrano de Bergerac kardot rántott volna láttára. S ezt a diszharmonikus arcot, melyet még néhány koponyatörés műtéti heggekkel is éktelenített, a természet mintegy kárpótlásul a világ legelbűvölőbb mosolyával ajándékozta meg. Felnőtt korában is olyan volt a nézése, mint a játékszert kirakataiba bebásmésködő kislíúé. És felnőtt korában is mindig rajzolgatótt a keze ügyébe eső papirosokra. Leggyakrabban lepkét kéngető kislíúé. Amikor barátai megkérdezték tőle, hogy miért rajzolja ezt annyiszor, ámtatlan mosollyal felelte: „Tetszik nekem ez az ötlet, kergetni egy álmot, ami valóra válhat“. Ez a felet jellemző volt reá. Ó nem délibábokat kergetett életében, hanem valóra váltható álmokat.

Eőször a párizsi Képzőművészeti Főiskolára iratkozott be festőnévndékeknek. Ettől kezdve családjához csak a szeretet és tisztelet köteléke fűzte, de elindult a maga emberségéből való élet útján. Rajzolgatótt, estémként az operában stálistált, szükösen, de függetlenül élt. Aztán egyszer önkritikája felülkerekedett művészi tehetségében való hitén (rájött, hogy nem ezt a lepkét akarta megfogni) és 22 éves korában beiratkozott a pilótaiskolába. Amikor elvégezte,

érezte, hogy elemében van. Egy repülőbaleset — hétszeres koponya törés — után azonban három évre eltiltották a repüléstől. Akkor sem ment vissza grófnak, hanem — mosolyogni való — téglagyári felügyelő és kamionügynök lett egy vidéki városkában. Mihelyt visszatérhetett szereleméhez, a repüléshez, 1926-ban az első francia légiforgalmi társaságnak, a Latécoère-nek szogálatába lépett és a Toulouse-Dakar vonal járatait vezette Szenegálba. Később a társaság beolvadt az Air France-ba és járatait kiterjesztette Argentína és Chile felé, egészen le a Tűzföldre. Így került barátságba Mermoz-vel és Guíllanmet-tel, a két legendáshírű repülővel, akik az ismeretlen nehez terepek berepülését végezték.

Pilótai életpályája megtalálásától kezdve jelentek meg első írásai. Eleinte csupán repülői élménynapló részletek riportok. Első kirobbanó sikerű könyve, az Éjszakai repülés (Vol de Nuit) volt, amelyvel elnyerte az 1931 évi Fémina díjat.

Ezzel a könyvvel a hírnév szárnyára kapta nevét és baráti körébe írók és Gallimard könyvkiadó kapcsolódtak be. Az anyagi felszabadulás pedig lehetővé tette, hogy megvalósítsa megint egy álmát (ez a harmadik lepke, amit a kislíúé kéngetett), hogy egy kis kétüléses Simoun repülőgépet vásároljon. Feladatul tűzte ki magának a Párizs-Saigon távrepülést. A libiai sivatag fölött azonban poruljárt, kényszerleszállás közben az ég gépből eitőernyővel ugrott ki mechanikusával együtt. A hirtelen terben tévelyegtek napokig és látélték a szomihalált megelőző víziókat és hallucinációkat. Amikor már jártányi erejük sem volt s hangot adni sem tudtak, egy nomád beduin vízestömlője és tevéje mentette meg életüket.

E sivatagi kaland kapcsán jutott el Exupéry az ember fogalmának olyan revíziójához, amelynél már nincsenek civilizált és primitív népek, nincsenek nyelvek, fajok és bőrszínek, csak Ember van, válaszfal nélkül. A beduin vízestömlője tanította meg erre.

Exupéry kitarító lepkevadász volt. Afrikában megvásárolt egy orosz-lánkölyköt és egy rabszolgát. Az utóbbit azért, hogy visszaadja szabadságát. Az elpusztult gépet kapott biztosítási összegből mindjárt egy ugyanolyan típusú másik gépet vett, hajóra rakta és áthajózott vele Amerikába, hogy berepülje a New York—Tűzföld távolságot. Ez az álom is csak félig vált valóra. Guatemala földjén a startnál a gép felrobbant, s őt összetörve, féltóltan szedték ki belőle. Jobbkarját csak elszánt tiltakozása mentette meg az amputációtól, s átkapocs és gerincsérülései csak többszöri műtét után s lassan gyógyultak. A hosszú lábadozás ideje alatt, a klinikai szobában írta meg „Emberek földje“ (Terre des hommes) c. könyvét, amellyel aztán 1939-ben elnyerte a Goncourt Akadémia nagydíját.

Hamarosan kilenc nyelvre lefordították és Saint-Exupéry nevét most már a világhír kapta szárnyára. Életmódján és emberi magatartásán ez mitsem változtatott. Már korábban feleségül vette egy argentin újságíró fiatal özvegyét, de házasságát tévedésnek ismerve fel, egyedül élt a maga módján Párizsban. Egyszerű és költőien rendetlen szobáskái gyermekjátékokkal díszítette. E szoba gyakran volt nagy baráti viták csatateré.

Volt egy téma, amelyet sohasem érintett: a nő, a szerelem. Sem házasságáról, sem nőügyeiről soha nem beszélt. Egy baráti vita közben csupán ennyit mondott erről:

„A világ legszebb nője sem adhat egyebet, mint amije van.“ Úgy látszik a nő volt az a lepke, melyet hiába kengetett, az az álom, amely sohasem vált valóra úgy, ahogy megálmodta.

Közben kitört a világháború. Exupéry 38 éves fejjel azonnal önként jelentkezett harci repülőszolgálatra. Orvosi szakvélemény és tilalom ellenére addig mesterkedett összekötéseivel, amíg sikerült beosztást kapnia. Nem volt itt szó semmiféle harcszornyról, sem virtuskodásról. Egyszerűen nem kívánt élni a magasabb értelmiségieknek biztosított kiváltságokkal. Barátai és feljebbvalói reszkettek életéért és különféle ürügyekkel megpróbálták eltávolítani a rajvonalból, de ő kijátszotta ezeket a fondorkodásokat. Hiába mondták, hogy „pilótákat ezerszámra lehet kiképezni, de St. Exupéry csak egy van“ — nem akceptálta. Göringhez is eljutott a híre és titkos úton üzent neki, hogy szeretne találkozni vele. St. Ex. válasza kurta és jellemző volt: Szörnyetegekkel nem kívánok ismerkedni.

Franciaország megszállása után barátainak végre sikerült hivatalos kiküldetés ürügyével eltávolítani az Egyesült Államokba. Ott most már mint hírességet fogadták, de ő irtózott a népszerűség tolatkodó megnyilvánulásaitól. szökött az intenjúk elől és az ünneplő tömeg közepette olyan esetlen volt, mint egy pelikán. Mint az észak-afrikai partok alapos ismerője, Doolittle tábornokkal tárgyalt a partraszállásra alkalmas pontokról. Különöségei egyike volt az is, hogy szándékosan nem tanult meg angolul. Ezt így indokolta az ő gyermekien ántatlan mosolyával: „De hiszen úgy érzem, hogy még franciául sem tudok eléggé.“ New-yorki időzése alatt írta meg „Harci repülő“ c. könyvét, mely előbb jelent meg angol fordításban Flight

to Arras címmel, majd utóbb a megszállott Párizsban az akkor még illegális M.nuit (Éjszél) kiadványok sorában (Vercors alapította). A Pilote de guerre-t illegálisan terjesztették is. Miért? A háborús irodalomnak egyik csemegéje (mondhatjuk csőfagrogának is) egy olyan háborúellenes könyv, amit egy aktív harci repülő írt.

Ugyancsak Amerikában írta a barátság és hazaszeretet mindent áthidaló dokumentum könyvét, a megszállott hazában maradt Léon Werth-hez „Levelek egy tüzshoz” címmel. És Amerikában született meg, 1942-ben, élete utolsó könyve „A kis herceg” című költői absztraktt önéletrajz. Gyermekmese-stílusban, külső alakban és saját gyermekes akvarelljeivel tarkítva. A „Kis herceg”-ben nemcsak önmaga rejtett énjét tárja fel szemérmesen, hanem az egész benne élő világképet. A »Kis herceg« egy törpebolgár lakója, interplanetáris utazása során a Földre is elátogat, hogy barátokat keressen. Mindenféle furcsa kérdéseket tesz fel a Földlakónak (a pilótának), s addig nem tágit, amíg feleletet nem kap. Földi és földöntúli dolgok kerülnek szóba.

Saint-Exupéry 1943-ban hirtelen visszatér régi egységébe, bajtársai közé, kiknek akkor Algerban, majd Korzikán volt a repülőbázisuk. Megérkezését csak írógépe kattogásából tudták meg. Fittyet hányva az orvosi tilalomnak, 43 éves fővel és szívvel újra gépbe ül. Az akkori legsebesebb Lighting típusú géppel indul földterítő feladatokra a megszállott háza fölé, sokszor minden baj nélkül. De 1944. augusztus 31-én őt is utólérté az örök pilótasors. Hibátlan gépen, jó időprognózissal, jó hangulatban indult el és nem tért vissza többé. Sem veszjelzést nem adott le, sem gépe roncsait, sem holttestét nem találták meg. Eltűnt. Halála pillanatán az olvasásba.

ban egyedül volt a tengerrel és a kék mediterrán éggel és titkát magával vitte a hullámsírba. Valószínű, hogy hirtelen szívroham érte. De a hitleri Luftwaffe aznapi jelentésében találtak adatokat arra is, hogy két Messerschmidt gép vette üldözőbe. S a harmadik feltevés, hogy ő kereste és választotta ezt a halált. Ez volt a halálfejes lepkevadászhat? Rejtély. Nem tudta elviselni azt a gondolatot, hogy kiöregedett a repülésből. Hipochonder gondolatok kínozták, régi csontsérülései fájtak, képzeletben látta magát rokkantán, tehetetlenül. Ironikusan „repedt kompótostálnak” nevezte magát. Valami gyógyíthatatlan szomorúság és csillagok közé vágyás csendül ki már a Kis hercegből is. Nagyon megviselte legjobb barátjának, Guilanmetnek hősi halála (pontosan egy évvel az övé előtt). A pilóta halála olyan egyszerű. Nem búcsúzkodik, nem végrendelkezik, nem haldoklik.

Írói hagyatékából először is a diktafonba rögzített szövegeket rendezték sajtó alá, melyekből ő mag életében elkezdte Citadella c. művét, amelyen tíz évig akart dolgozni. Filozófiai-világnézeti mű, önmagával való beszélgetések formájában. A kérdezőnek egy képzeletbeli Főnök adja meg a kérdéshetetlenül egyenes feleleteket: életéről, haláláról, becsületről, barátságáról, a gépesítésről, a fegyelemről, irgalmasságról s egyebekről.

Jegyzeteit, füzetait később adták ki, egy része jelenleg vár kiadásra. Barátai négy évvel eltűnése után könyvet írtak róla „úgy ahogy ismerték őt”.

Közelebbi adat: A Matica Srpska 1956-ban beszerette Exupéry összes műveit. Ezek után az olvasónak volna a sor, hogy kezébe vegyen egy Exupéry könyvet és elmerüljön az olvasásba.