„Aznap reggel még hűvös volt a fedélzeten. A levegőben a tenger sós illata keveredett a hajó fémes és érezhetően még vadiújnak ható szagával. Akkor is annak tűnt, ha közben a jármű már megünnepelte harmadik születésnapját is, és igencsak sokszor beleharaphattak azóta a sós víz és a sós, tengeri levegő, a szelek és viharok…

A napkorong már épp a horizont fölé hajlott, a fény pedig lassan aranyba vonta a fedélzet acélját és elhalványította a felfestéseket a betonon. Megfogtam a pilótakabin biztonsági fém kulcsát, és tudtam: ma nem sima járőrfeladat vár rám. Ma én leszek az, aki kötelékben járőrözik majd a Földközi-tenger felett – per sze társaimmal együtt – egyedüli magyarként a pilóták között, a nemzetközi NATO-egységben...

A MiG-29 k/M-variánsa sötét árnyékként pihent a hajó oldalában, a gép teste matt volt, de a felületén még így is megcsillant a napfény. Az orrnál látható figyelmeztető jelek, az - 10 oldalszám, a függőleges vezérsíkokon levő egyéb számok és szimbólumok, mind-mind én voltam, a vadászgép és a jelenem. Egységet alkottak nemcsak úgy összességében, de velem is, s feltüntették mindazt, amit mutatniuk kellett…

Gyorsan körbejártam, s ugyan tudtam, hogy a fedélzeti mérnök-technikusok már ellenőrizték a gépet, nekem még is biztonságot adott – a kötelességemen túl is –, ha tudtam, hogy a „Nagy vas” menetkész. Bekászálódtam a másik csapat által odarakott létra segítségével, hagytam, hogy intsenek, aztán visszaintettem én is, majd bezártam a kabintetőm. Az ülésem „átölelt” – mint mindig –, a legmodernebb Topsight sisak pedig kényelmesen simult a fejemre.

A mű szerfal szinte otthonos érzetet nyújtott: az egykori analóg mutatók helyett már digitális kijelzők és más szupertechnika, manapság azt mondjuk, hightech eszköztár várt. Kap csolók és érintőképernyők – a két teljesen digitális a fülke előttem levő részén és egy lent, oldalt is – olyan rendezett káoszt alkottak, amihez minden pilóta szíve vonzódik. Vég ső checklistet, és ezáltal ellenőrzést futtattam: minden rendben volt.

A fékkarok, a gázkar, a szintén tovább javított és modernebbre cserélt katapult… A hajtóművek moraja a beindítás után mélyen vibrált, mintha a gép is megérezte volna, hogy éberséget követelő feladat vár rá. A rádió halk zöreje és a műszerek nyugodt pittyegése folyamatos háttérzajként kísért a kabinban. Megnéztem a navigációt és a fegyverzet állapotát. Csak az volt ott, ami kellett: a továbbfejlesztett ZHUK radar, AIM-- 11 9-esek, egy páros R-77 modern rakéta a súlypontban és a GSH gépágyú a kötelék, s a magam védelmére.

A sisakom hangszórója ekkor recsegve üvöltött bele a füleimbe: – Felvonó indul, katapult töltésen. Készen áll a felszállásra? – Fulcrum 01, Ölyv áll az ereszhez, startra készen vagyok – válaszoltam, a hangom higgadt maradt, de a mellkasom ban rejtett izgalom kerekedett. A katapultcsövek előtt éreztem a hajó saját ritmusát: a hidraulika lüktetését, a gépek remegését, és a készenlét feszült csendjét. A láncok megcsikordultak, olyan volt, mint ha a hajógerince felrántotta volna a testet, és a MiG orra a Nap felé mutatott. A gőzkatapult erőt

adott át gépnek és emberi testnek egyaránt, majd a világ kitágult egy pillanatra. Az ülésembe szorított a gyorsulás, az erő és az élet eggyé vált. Az eközben érzett szabadság, fegyelem és kötelesség éppúgy a gépé is volt, mint az enyém; közös. Egyetlen, tömör elhatározássá vált és irány az ég! A hullámok előrebuktak, a levegő megremegett, és már fent is voltunk: a fedélzet alól a végtelen tenger fölé léptünk. A kötelék két gépe jobb és bal oldalról tartotta a pozíciót; mi – a Fulcrum és én – voltunk a Fő őrség, a vezérgép. A Nap lassan magasabbra kapaszkodott, fénye megkente a felhőket, a horizont éles, kék vonallá simult. A rádió felcsendült, parancsok gördültek, hideg és pontos volt minden rövid szó és adat, mint a tengeri csapdák.- 12 – Fulcrum 01, itt Hunyadi hordozó central. Pálya tiszta, légifolyosó nyitva. Állapotkód: normál. Kötelék tartsa a 240 es irányt, FL220.– Fulcrum 01 megértette, 240, FL220 – válaszoltam és kettőt kattintottam még a rádión, hogy a két kísérőm is okéz hasson. Az őrség elején monoton ritmusban teltek a percek: radarpálcák fordultak, célpontok szűrődtek át a képernyőn, a repülőgéphordozóktól – kifejezetten a Hunyaditól és az éppen itt lévő amerikai Dwight D. Eisenhowertől – érkező feladatok és FSOC-jelzések futották útjukat. A MiG-em átalakított K/M speciális variánsa, amit kimondottan csak repülőgép-hordozó fedélzetre fejlesztettek ki nemrég – ereje a manőverezhetőségben rejlett, a gyors tempójával és a hirtelen fordulásával, amikor szükség volt rá –, olyan biztos érzést és tudást adott nekem, mintha csak sétáltam volna vele. Ezeken kívül minden más által is úgy éreztem, hogy szinte átölelt: a megfelelő fel- és leszállótö megével, a kialakított extra fékszárnyakkal – hogy ne csak lepuffanjon leszálláskor –, a továbbfejlesztett radarok összessége egyszerűen minden nyugati fejlesztőt meglepett és irigységet váltott ki belőlük. Belőlem pedig olyan büszkeséget, aminek kifejezésére nem lett volna megfelelő szavam… A kabin üvege körül a fény úgy tört meg, mintha valaki vékony vonalakkal karistolta volna tele az eget. Nem volt vészjelzés, nem volt sürgetés – mégis ott motoszkált bennem az érzés, hogy ez a nyugalom csak előszoba valami nagyobb - 13 előtt. Talán csak én éreztem így. Talán a gép is tudta. A különleges pillanat akkor jött, amikor a radar csipogása élesebbé vált. Egy klaszter, egy csoportosulás Eltérő útvonalon, kitáguló szögekből. Nem láttunk „barátokat” a közelben, és ez volt az, amit a hajó és az én radarom is megerősített.– Fulcrum 01, Hunyadi hordozónak. Azonosítatlan hézagú csoport közelít, távolság 80 mérföld, sebesség és magasság… túl nagy ahhoz, hogy kereskedelmi legyen. Prioritás: 2. Közelítési irány: 195. Kötelék készüljön, Hunyadi hordozó visszajelzett: zöld az önálló tevékenységhez. A mellkasomban újra megfeszült a levegő, szinte a sisak ban hallottam a szívem dobbanásait. A kötelékünk összehúzott, új pozíciót vettünk fel. Felszállt a készenlét; mindennek helye és ideje volt. A rádióban rövid parancsok repkedtek ismét, aztán még nagyobb szünetek jöttek és most már éles ben – gyors, gépies egyeztetés futott a fülesben és a monitorokon egyaránt. Egyidejűleg képesek voltunk emberként reagálni, és ugyanakkor a gépeket is összekapcsolta a MIL BUS-rendszerrel. Vagyis a madarainkat és az anyahajót egy szintre, egy sávra, egy operációs rendszerre. – Fulcrum 01 a balra, Hornet 2 és 5 a jobbra. Tartást és azonosítást kérek, fegyverzet készenlétbe. A radarképernyőn a cél egy apró, de gyors pont volt. Aztán lassan kirajzolódott egy négyes csoport, mely magas sebességgel közeledett, de nem konvencionális kötelékben – inkább taktikai felderítésnek tűnt, de az is feltételezhető - 14 volt, hogy talán egy precíz csapásra

bevethető drónok csoportja közelített felénk és az anyahajóhoz.– Fulcrum 01, itt Ölyv. Hornet 1, vizuális célpont azonosítva? – kérdeztem, és a sisakba épített üveg kiterítette a horizontot.– Hornet 2. Vizuálisan megerősítve: kis, szárnyas profilok. Nem embervezérelt, ezt a rendszerek már azonosították. Egyértelműen támadó, de csak egy korai, második generáció előtti drónszéria. Engedélyt kérek feltartóztatásához. Az anyahajóról érkező válasz hideg és határozott volt: – Semlegesítsd! Ismétlem, semlegesítsd! A levegő rezgett alattunk, sikoltottak a belépőélek; ez nem akciófilm volt, nem gyakorlat, hanem rideg, pontos hadművelet. Ritka, éles, de mégis létező. A célpontok mozgása emberi reakciót követelt. A manőver finom, de gyors volt: a MiG lecsúszott, fordult, a hajtómű sivítása a fül mögött égetett. Éreztem a sisakpánt forróságát az állam alatt, de nem kaphattam oda; mindkét kezemre szükségem volt ahhoz, hogy irányítsam a gépemet és parancsoljak neki…”