

— | | —

Adrien Bosc

Morgenvroeg in New York

Roman

Vertaald door
Carlijn Brouwer

Cossee
Amsterdam

— | | —

I Orly

‘Ik ben de grote wervelvlucht die de harde
schil van de nacht doorboort.’

(Filippo Tommaso Marinetti, *Het vliegtuig van de paus*)

Die avond, 27 oktober 1949, staat de Constellation F-BAZN van Air France op de landingsbaan van Orly klaar om zevenendertig passagiers aan boord te verwelkomen en aan zijn vlucht naar de Verenigde Staten te beginnen. Vorig jaar was Marcel Cerdan daar uit een vliegtuig gestapt met de wereldtitel boksen middenklasse op zak, die hij na een hevige strijd op Tony Zale veroverd had. Nu staat hij samen met zijn manager Jo Longman en zijn vriend Paul Genser in de hal van de luchthaven te wachten om zijn titel weer op te eisen. Die was in de tussentijd, in juni, overgegaan op Jake ‘*The Raging Bull*’ LaMotta. Maar Marcel twijfelt er niet aan: in december zal hij het zijn die in een andere Constellation met de titel huiswaarts keert. Hij staat te pochen in de vertrekhal en verzekert de jour-

nalisten: ‘Omdat ik u zég dat ik mijn titel terug ga pakken. Ik zal vechten als een leeuw.’ Leeuw versus Stier – een kwestie van voortekenen en constellaties. De Nemeïsche Leeuw tegen de Minotaurus, zo wordt het gevecht van 2 december 1949 in het Madison Square Garden groots aangekondigd.

Jo Longman kijkt moeilijk. Hij heeft zich moeten haasten, moest hun bootreis annuleren, heeft *last minute* nog plaatsen op de vlucht Parijs-New York moeten afdwingen, en dat allemaal om maar in alle vroegte bij Édith Piaf te zijn. ‘Wel met de titel terugkomen, hoor!’ roept een medewerker van Air France hen toe. ‘Dat is de hele bedoeling van mijn reis!’ antwoordt Marcel. ‘Nou...’ mompelt Jo, die het niet kan laten daaraan toe te voegen: ‘Had nou naar me geluisterd, we hadden beter nog een paar dagen kunnen blijven. Verdommel! We zijn net een stel dieven in de nacht. We kregen dinsdag pas de officiële bevestiging voor de wedstrijd van 2 december, gisteren zaten we nog ergens ver hiervandaan en vandaag was nog amper aangebroken of we stonden onze koffers alweer te pakken. Ik zei nog zo: laten we de hele week blijven, maandag naar die bijeenkomst in het Palais des Sports gaan. Simpel als wat! Te simpel blijkbaar, en morgen ben je weer in alle staten omdat je in de haast – natuurlijk – de helft van je spullen vergeten bent.’ Zijn woede is gespeeld, dit toneelstukje vol verwijten hebben ze al zo vaak op-

gevoerd, waarbij Marcel de rol van chaotische grapjas toekomt en Jo die van beroepsmopperkont. Maar binnen nu en een paar minuten, als ze aan de bar van het vliegveld hangen, is het vergeven en vergeten.

Sinds trainer Lucien Roupp is opgestapt is Jo in rang opgeklommen. Met zijn eeuwige donkere bril en haar dat glimt van de brillantine kan Jo, die tevens eigenaar is van de Club des Cinq, restaurant annex nachtclub waar Édith en Marcel elkaar hebben leren kennen, zonder veel moeite voor een crimineel doorgaan. De bokser kan zijn praatjes en neus voor feestjes en zaken wel waarderen, hij is de ideale metgezel op de lange vluchten tussen Parijs, New York en Casablanca.

Het 'Vliegtuig van de sterren' doet zijn naam die avond eer aan: behalve de Marokkaanse Bombenwerper is ook viooltalent Ginette Neveu op weg om Amerika te veroveren. Voor het dagblad *France-Soir* wordt in de hal een fotosessie geïmproviseerd. Op de eerste foto kijkt Jean Neveu, in het midden, geamuseerd naar zijn zus, houdt Marcel de Stradivarius vast en slaat Ginette hem met een brede lach gade. Daarna gaat Jo op de plek van Jean staan en vergelijkt met een serieus gezicht de fijne handen van de violiste met de ferme vuist van de bokser.

Het gesprek tussen de twee beroemdheden zet

zich vervolgens voort op het platform, onder aan de vliegtuigtrap. Ginette vertelt Marcel in detail over haar tournee langs St. Louis, San Francisco, Los Angeles, Chicago en New York. Hij biedt haar kaartjes aan voor plaatsen op de eerste rang bij de revanchepartij in het Madison Square Garden en belooft naar haar concert in Carnegie Hall te komen op 30 november. Misschien konden ze bij Versailles gaan eten, het variétérestaurant waar La Môme al maanden volle zalen trok.

De enorme Wright Cyclone-motoren van de Lockheed Constellation F-BAZN brommen. De propellers en schroefbladen zijn eerder die dag aan een inspectie onderworpen en de elf bemanningsleden nemen voor in het toestel plaats. Het is een imposant, mooi vliegtuig met vier motoren, een aluminium romp en een lang landingsgestel, waardoor het merkwaardig genoeg wel wat van een kraanvogel wegheeft. Nog tweeëndertig passagiers wachten tot ze in mogen stappen: John en Hanna Abbott, Mustapha Abdouni, Eghline Askhan, Joseph Aharony, Jean-Pierre Aduritz, Jean-Louis Arambel, Françoise en Jenny Brandière, Bernard Boutet de Monvel, Guillaume Chaurront, Thérèse Etchepare, Edouard Gehring, René Hauth, Remigio Hernandez, Simone Hennessy, Guy en Rachel Jasmin, Kay en Ketty Kamen, Emery Komios, Ernest Lowenstein, Yaccob Raffo, Amélie Ringler, Maud Ryan, Philippe en Margarida Sales, Raoul Sibernagel,

Irène Sivanich, Edward Supine, Jean-Pierre Suquilbide en James Zebiner. Op het platform worden Édith en Philip Newton, een pasgetrouwd echtpaar op de terugweg van hun huwelijksreis, en mevrouw Erdmann de dupe van de voorkeursbehandeling die de boksheld geniet.

2 Een Dakota boven Casablanca

‘Het moderne leven maakt reizen eenvoudiger,
maar staat avontuur in de weg.’
(Jean Mermoz, *Mijn vluchten*)

De slechte weersvoorspellingen boven het Kanaal en de Atlantische Oceaan doen piloot Jean de La Noüe er toe besluiten zijn vliegroute te wijzigen. In plaats van een tussenstop in Shannon, in Ierland, zullen ze nu bijtanken op Santa Maria, een van de kleinere eilanden van de Azoren. Het vertrek wordt in gang gezet, met zijn neus in de wind taxiet de kraanvogel van het instapplatform naar de startbaan. De Curtiss-propellers brommen ritmisch en zijn op snelheid om op te stijgen. Piloot aan luchtverkeerstoren: ‘F-BAZN vraagt toestemming om op te stijgen.’

Toren aan piloot: ‘Toestemming verleend, F-BAZN.’

Het is 20:06 uur, de Constellation kiest het lucht-ruim.

Eerst de Atlantische Oceaan, over zes uur de lucht-

haven van Santa Maria, dan Newfoundland en tot slot, morgenvroeg, New York.

Bijna zes jaar nadat hij zich had aangemeld bij de vrije Franse strijdkrachten in Londen dacht Jean de La Nouë nog altijd met veel plezier terug aan zijn bejaren als piloot, toen hij in ouderwetse kisten had gevlogen, eerst in Engelse, toen Amerikaanse.

De Schemeroorlog en de slechte afloop ervan waren hem niet in de koude kleren gaan zitten. Zo goed en zo kwaad als het ging had hij het advies van zijn vrouw opgevolgd en tijdens de bezetting zijn werk als lijnvluchtpiloot bij Air France weer opgepakt. Maar het begon hem meer en meer tegen te staan. Hij wist dat het in Londen allemaal gebeurde en hij was er niet bij. Vanuit zijn dorp, Pléneuf-Val-André, kon je op sommige dagen de Engelse kliffen zien. En helemaal in de verte de vrije Fransen, Radio Londen. Kon hij maar weer in dienst treden boven het Kanaal, de Atlantische Oceaan, het Middellandse Zeegebied, waar dan ook, zolang hij maar in de lucht was en aan de goede kant vocht.

Hij was pas vijf toen de wapenstilstand voor de Eerste Wereldoorlog werd getekend in een wagon op een open plek bij Rethondes, maar vanaf het moment dat hij voor het eerst hoorde welke heldendaden de luchtroepen bij Duinkerken verricht hadden was hij met

het vliegvirus besmet. Zijn held: Charles Nungesser. In het jaar dat Jean vijftien werd was die samen met François Coli in de *Oiseau Blanc* verdwenen toen ze de Atlantische Oceaan probeerden over te steken zonder tussenstop. Een vrijbouter tussen de wolken was het, die op de romp van zijn tweedekker, een Nieuport 17, zijn persoonlijke merktekens geschilderd had: een zwart hart met daarin een doodskop en een grafkist, met aan weerszijden een brandende kaars. Jean was dan misschien geen geboren held, een lafaard was hij evenmin. Met pijn in zijn hart had hij de oorlogsvluchten bij de demobilisatie in 1940 verruild voor lijnvluchten. In 1943, op zijn zoveelste lijnvlucht, besloot Jean met de noorderzon te vertrekken en zich bij de vrije Franse strijdkrachten aan te sluiten. Toen de geallieerden Noord-Afrika veroverden, moest hij soldaten van Casablanca naar Italië brengen. Hij vloog in een Dakota, die de Engelse piloten gekscherend *Gooney Bird* noemden: een albatros, lomp aan de grond, maar berucht in de lucht.

Zijn dagen boven de Middellandse Zee – de mooiste jaren van zijn leven, zo zei hij nog vaak – waren inmiddels lang verleden tijd. Het was allemaal begonnen met de invasie van het eiland Pantelleria op 10 juni 1943, daarna volgden Linosa, Lampedusa en de beroemd geworden landing op Sicilië. Achtendertig

dagen duurde de uitputtingsslag, elke dag weer vloog een nieuwe Dakota achtentwintig verse troepen in vanaf de vooruitgeschoven basis op Pantelleria. Bij elke vlucht tekende zich weer een lint van parachutes af tegen de hemel. Operatie Avalanche in Salerno, de inname van de haven van Tarente bij operatie Slapstick. En toen was daar de grote slag bij Monte Cassino, op 11 mei 1944. Daarna de droppings in de Provence. In Casablanca, de uitvalsbasis van de geallieerden, leefde Jean weer op. Hier werd geschiedenis geschreven, en hij was erbij, hij speelde een rol in het grote militaire schouwspel waartoe Churchill en Roosevelt op de conferentie van Casablanca opdracht hadden gegeven. De Gaulle, Giraud, oud-oorlogsvliegers, het Franse leger dat bij de geallieerden nog slechts een bijrol vervulde – al die mannen waren belust op wraak en herovering.

Na de oorlog had Jean zijn vrouw meegenomen naar *Casablanca*, met Ingrid Bergman en Humphrey Bogart, in de Max Linder-bioscoop in Parijs. Hij was verbaasd toen hij de kasba van Casablanca zag, die totaal niet leek op hoe hij het zich herinnerde, en begon hardop te lachen toen verzetsstrijder Lazlo de Marseillaise inzette. Wat een poppenkast! Hij zou Aurore over zijn Casablanca vertellen, te beginnen bij de Boulevard Poissonnière, dan Hotel Anfa en hun restaurant met het panoramische uitzicht, de palmentuin rond-