

## Előzmények

"Ha 1 évre Indiába kellene menned dolgozni, és van egy saját repülőd, amit nem akarsz addig kihasználhatatlanul hagyni, akkor te mit csinálnál az én helyemben?"

Ezt a kérdést a nyár folyamán egy embertől, akivel akkor találkoztam először életemben. Ismerőse ajánlása révén talált meg, és kért egy találkozót, hogy valami üzleti ügyet beszélhessen meg velem. Elmondta, hogy 1 évre Új-Delhibe fog dolgozni és van egy PA28-as gépe, amit szeretne magával vinni, hogy ott is repülgethessen vele ezen idő alatt. Saját bevallása szerint ő egy igazi hétvégi hobby-pilóta, aki csak hétvégén vagy szabadságkor repül és akkor is, csak ha az időjárás nyugodt és tökéletes egy kis [VFR](#) repülésre, de semmi komolyabb.

A dologban rejlő kihívás teljesen megfogta az érdeklődésem, és nem kellett kétszer feltenni a kérdést, hogy elvállaljam!

## Előkészület

### 2001.10.05

Megkezdődött az útvonal tervezése. Talán jobb időpontot sem lehetne választani ennek az útnak! Két választás van, amit a tervezéskor figyelembe lehet venni... vagy talán inkább csak másfél. A rövidebb útvonal kellemes országokon menne keresztül, mint pl. Kazahsztán, Üzbegisztán, Pakisztán stb. Szóval pontosan azok az országok, melyek nem arról híresek, hogy biztonságos légterük van, bár kapcsolatok révén még így is el lehetne intézni az átrepülési engedélyeket. Ami még ennél az útvonalnál kis gondot jelent, az a nem éppen alacsony "dombok". A másik megoldás, hogy egy kis kerülővel nyugat felől megkerülni Irakot és Iránt.

### 2001.10.08

Készen van az útvonal! Nagyolva az út 14 szakaszból áll, melyek száma természetesen növekedhet, függően az épp aktuális viszonyoktól és körülményektől. Az út a szakaszok állomásait képező repterektől-repterekig légvonalban számolva 4200NM, ami egy ekkora repülőgép esetében meglehetősen sok. Leadtam a kérvényeket az átrepülési engedélyekre, és a problémásabb országok miatt kénytelen voltam "extra segítséghez" nyúlni. Az útvonal eléggé szépen azon a területen megy keresztül, ahonnan most az Afganisztán elleni csapások indulnak, illetőlegesen Pakisztán is beletartozik az állomásokba, és az sem éppen egy biztonságos hely egy "nyugati ember" számára. Most, hogy már a tervezésnek ezen része megvan, neki lehet állni, hogy felszerelés után nézzek.

### 2001.10.09

A múlt éjszakát és a mai napot a reptéren töltöttem, ahol a gépet néztem át, hogy mennyire alkalmas az útra igazán. Alapjában nézve a gép elég jó állapotban van, és nem is ez az ami igazán a tüskét jelentené az egészben. A probléma az, hogy hiába van [IFR](#) engedély a gépre, ez akkor is csak egy PA28-as marad. Normál körülmények között eléggé vonakodva szánám el magam, hogy IFR-t repüljek egy igazán tejfölös időjárásban egy ilyen egymotoros és eléggé "megbízhatatlan" műszerezettségű géppel. Ezek a madarak eléggé régi konstrukciók, és hiába van dupla műszerezettség, az olyan alapvető dolgok, melyek a szememben egy IFR repülés alapkövetelményei, mint pl. üzemanyagmérő, nem eléggé megbízhatók, végülis arra alkalmasak, hogy jelezzék ha van még üzemanyag vagy nincs. Ez természetesen nem kizáró ok arra, hogy az ember beüljön és repüljön vele IFR-t. Az, hogy éppen melyik repülési formát választom az adott szakaszra, azt majd az épp aktuális időjárás fogja meghatározni. VFR abból a szempontból jobb, hogy akkor azért kicsit kötetlenebb formában lehet végrehajtani a repülést, még akkor is, ha az ember flight plan-t adott le előtte. Viszont csak és kimondottan VFR-ben nem lehet megtenni az utat, mert én azért nem fogok x napig a földön ücsörögni, mert [IMC](#) uralkodik az épp adott időben. Mindenesetre minden repülésre úgy kell felkészülni, hogy az egy IFR repülés lesz és ha mégis csak VFR lenne belőle, akkor sem veszít rajta semmit az ember, hogy kiszámolt mindent alaposan és duplán ellenőrizve.

**2001.10.14**

Kész a gép átnézése, és úgy tűnik, hogy ezt is ki lehet pipálni a listán. Ami most még hátravan, az a felszerelés összekészítése. Ez egy eléggé érdekes feladat lesz, mivel maga a gép nem igazán arról híres, hogy teherhordásra találták ki. Még ha kihasználom az összes lehetséges hasznos terhet, akkor sem jut túl sok minden a gépbe. Szóval nekiugrottam összeírni egy listát a legszükségesebbekről, és esetlegesen szükséges pótalkatrészekről. Ha kész a lista, akkor elő a mérleggel, és lássuk mennyi is pakolható be a gépbe. Pár átrepülési engedély megérkezett, és amik fontosabbak, azokról visszajelzést kaptam, hogy azok is meglesznek belátható időn belül. Ez azt jelenti, hogy 2-3 héten belül megkezdődhet az út!

**2001.10.15**

Kicsit előbbre hoztam az indulást. Jobban alakultak a dolgok mint gondoltam, és felesleges lenne tovább húzni az utat, és ezzel is veszélyeztetve a sikeres befejezés esélyeit. Így az indulás időpontja Október 22. A legfontosabb engedélyek megérkeztek, és amik még hátravannak, azok nem kérdésesek a továbbiakban. Így igazából elgördültek az akadályok. Ezt a hetet a felszerelés összeszedésére, és pár részlet finomítására fogom tölteni, és a hétvégét pedig egy eléggé intenzív pihenésnek szentelni.

**2001.10.19**

Már csak 3 nap van hátra az indulásig, ebből 2 nap hétvége. Sok idő már nincs hátra az előkészüldésből. A a dolgok legnagyobb részét már sikerült összeszednem, és most már csak pár olyan használati dolog van, mint extra ruha és némi élelem /mindent nem lehet a véletlenre bízni :-). Mivel jó pár területre szinte középkori repülőstérképeket lehet csak beszerezni, így jól fog jönni a kis kézi GPS III Pilot is, amin van "térkép" is. Jó-jó tudom, hogy ez navigálásra nem engedélyezett segédeszköz, de amiről nem tud a légihatóság, attól nem fáj a feje. Márpedig ami ebben az útban van, attól eléggé sok fejfájás csillapítóra lenne szüksége a hatóságoknak. Összesen egy kivétellel megjött az összes átrepülési engedély (az oroszok kicsit még ülnek a papírokon), ez már épp elég ahhoz, hogy folytatni lehessen a visszaszámlálást. Ha minden kötél szakad, akkor egy engedély nélküli berepülést csinállok, és szépen mosolyogva kifizetem a büntetést (ami Oroszországban nevetségesen alacsony!!). Bár még hétfőig van lehetőség, hogy a bürokrácia megrágtja az utolsó falatokat is a papírokon, és az is elintéződjön. A felszerelés legnagyobb részét alkatrészek teszik ki. Ezenkívül sátor és egyéb túlélőcuccok foglalják hátul az értékes kg-kat. Végülis sikerült úgy összebúvészkednem a felszerelést, hogy minden bepakolás után tele tankkal tudok nekirugaszkodni a repülésnek, bár a gép tömegközéppontja eléggé a határértéket súrolja, de fél óra repülés után már a megengedett értékek közé vándorol, és akkor már lehet virgonckodni. Mindent egybevetve, most már csak aludni kell egy kicsit, és készen van minden az indulásra. Előzetes időjárás jelentést még nem láttam hétfőre, de legjobb megérzésem szerint [IMC](#) lesz, de hát mit vár az ember egy svéd ősztől?

**2001.10.22**

Na hat akkor minden kész és minden rendben, összesen már csak pihenni kellene kicsit. Beszereztem az utolsó dolgokat is, mint pl. oxigén palack arra az esetre, ha 10000ft fölé mennek. Alvásból nem volt túl sok az éjszaka folyamán. Most éppen még elintézem itthon a dolgokat, elvégre ki tudja, mikor jutok újra haza. Majd nemsokára kihúzom magam a reptérre és akkor nekiindul az utolsó tényleges előkészület: repülés előtti gépellenzőrés. A gép azóta nem repült, hogy szinte alkotóelemeire szét lett szedve, úgyhogy kicsit csomó van emiatt a gyomromban. De hát pozitívan kell hozzáállni: ha már egyszer felszálltam, akkor onnan már csak lefelé mehet! Úgyhogy ez az utolsó bejegyzés ide, ezzel véget értek az előkészületek. Az, hogy mit felejtettem ki, vagy mire nem gondoltam az elmúlt hetek során, az majd úgyis csak akkor fog kiderülni, amikor már nem tudok változtatni a dolgon, és akkor is már csak egy velős szitkozódást lehet csinálni, semmi mást.

## Útvonal

<b>Hiba! Nincs megadva könyvjelzőnév.Lidköping (Svedország)</b>	<a href="#">Khrabrovo (Oroszország)</a>	<b>350NM</b>	03:40
<a href="#">Khrabrovo (Oroszország)</a>	<a href="#">Vinnitsa (Ukrajna)</a>	<b>470NM</b>	04:35
<a href="#">Vinnitsa (Ukrajna)</a>	<a href="#">Mykolaiv (Ukrajna)</a>	<b>190NM</b>	01:55
<a href="#">Mykolaiv (Ukrajna)</a>	<a href="#">Simferopol (Ukrajna)</a>	<b>160NM</b>	01:29
<a href="#">Simferopol (Ukrajna)</a>	<a href="#">Sinop (Törökország)</a>	<b>195NM</b>	01:57
<a href="#">Sinop (Törökország)</a>	<a href="#">Adana (Törökország)</a>	<b>330NM</b>	03:15
<a href="#">Adana (Törökország)</a>	<a href="#">Marka (Jordania)</a>	<b>320NM</b>	03:10
<a href="#">Marka (Jordania)</a>	<a href="#">Rafha (Szaudi-Arabia)</a>	<b>450NM</b>	04:18
<a href="#">Rafha (Szaudi-Arabia)</a>	<a href="#">Dhahran (Szaudi-Arabia)</a>	<b>410NM</b>	04:02
<a href="#">Dhahran (Szaudi-Arabia)</a>	<a href="#">Seeb (Oman)</a>	<b>490NM</b>	05:00
<a href="#">Seeb (Oman)</a>	<a href="#">Gwadar (Pakisztan)</a>	<b>250NM</b>	02:30
<a href="#">Gwadar (Pakisztan)</a>	<a href="#">Moenjodaro (Pakisztan)</a>	<b>340NM</b>	03:13
<a href="#">Moenjodaro (Pakisztan)</a>	<a href="#">Bahawalpur (Pakisztan)</a>	<b>225NM</b>	01:47
<a href="#">Bahawalpur (Pakisztan)</a>	<a href="#">Uj-Delhi (India)</a>	<b>300NM</b>	02:36
	<b>Összesen:</b>	<b>4480NM</b>	42:37

### 1. nap (2001.10.22)

Elég nehezen aludtam az éjszaka az egyszer biztos. Az agyam azon járt végig, hogy nem felejtettem-e el valamit. Mivel az ágy elég hamar kidobott, így már korán kint voltam a reptéren, és az utolsó simításokkal foglaltam le magam. Az indok amiért délelőttre tettem az indulást, az a kora reggeli ködnek köszönhető, mely eléggé tipikus a klímára. Reggelenként sűrű köd húzódik meg, és olyankor beletelik 1-2 órába, mire az feloszlik, addig eléggé kellemetlen tud lenni még az autósok számára is. Ma reggel is egy ilyen köd volt a környéken, viszont elég friss szél fújdogált, így nem kellett sok ész ahhoz, hogy tudja az ember, hogy a köd nem marad meg túl sokáig. Ahogy közeledett az indulás, úgy szedtem le az összes elérhető időjárás jelentést. Ezen a szakaszon található az első komoly vízfeletti repülés. 150NM a svéd partoktól egészen az orosz partig. Amikor kihúztam a gépet a hangárból, akkor teljes meglepetésemre ott várt pár ember. Legnagyobb részük technikusok és pilóták, akik ott dolgoznak a West Air-nel, na meg persze ott volt a gép tulajdonosa is a családjával, meg pár ismerőssel. Kicsit mérges lettem, mert számomra túl sok ember volt körülöttem, és nem vagyok eldobva a gondolattól, hogy 20 ember bámulja, ahogyan az utolsó indulás előtti ellenőrzést csinálom meg a gépen. A leadott útvonalterv szerint 09:00 volt az indulás időpontja, de ebből kis késés lett. 09:00-kor kezdtem el kigurulni a 06-os pályához, és 09:10 volt mire elmormoltam félhangosan a jól ismert "Lights...camera...action"-t (fények, transzponder, teljes gáz) majd nekilendült a gép, hogy megtegye az előttünk levő több mint 4300NM-t. Amikor a gép a levegőbe emelkedett akkor hangosan kijelentettem a gépnek: "Most már csak ketten maradtunk. Ha megígéred, hogy kibírod Indiáig, akkor én is megígérem ugyan azt!". Naja, az ember lehet kicsit szentimentális, különben is arról vagyok ismert, hogy szoktam hangosan magamban beszélni, és eléggé szívesen folytatok tárgyakkal eszmecseréket. Ezek után mondják rám, hogy bolond vagyok? Szóval első lépésként fel kellett küzdeni magunkat 9500ft-ig, mivel [VFR](#) kezdtem az utat. Eléggé hézagos volt a felhőréteg, így nem okozott gondot megtalálni a legmegfelelőbb lyukat rajta, és 4000ft-on szépen magam alatt hagyni azt. Ahogy kezdtem a Vättern felé érni, a felhők szépen eltűntek, és mire elértem Öland-ot, addigra már egy felhő se tarkította az eget alattam. Viszont amit magam előtt láttam, már nem volt ennyire kellemes látvány. A svéd partokat 10:55 körül hagytam el, és ekkor már eléggé szépen látszott, hogy valahol félúton előttem kellemesen vastag és szürkés felhőréteg húzódik meg. Mivel az is tökéletesen

látszott, hogy a felhőalap eléggé alacsonyan van, így abban maradtam, hogy folytatom [on top](#), és ha minden kötél szakad, akkor majd mint [IFR](#) folytatom a reptér megközelítését. A svéd légteret 11:20-kor hagytam el, és meglepődésemre semmi furcsát nem éreztem. Jobban el volt foglalva maga a gondolat, hogy a felhőréteg alattam eléggé csúnyának néz ki. Elsőnek Litvánia légterébe kellett behúznom, és onnan kerültem át az orosz légtérbe. Amikor átvett az orosz irányító, közölte, hogy a felhőréteg a célreptér felett eléggé alacsony, és a szélviszonyok sem éppen a legkellemesebbek. "Végre valami jó hír!", tört ki belőlem a nevetés, és újra otthon éreztem magam a bőrömben. Ezek a "kellemetlen" időjárási körülmények azt jelentették, hogy a reptér felett a felhőalap 800ft volt, és a szél pedig 130/12. Ebből a poén csak az, hogy a szél 130 fokos, viszont 06-os pálya van a reptéren, ami azt jelentette, hogy 70 fokos oldalszéllel kell számolni, ami kb 10-11 kts erősségű. Amikor elértem a partokat, akkor az irányítóval való eszmecsere után IFR-ként folytattam tovább, és direkt vektorálást kértem az aktív pályához. Amilyen sok időt vett igénybe felkészülni 9500ft-ra, olyan gyorsan ment az út lefelé. Lehúztam a csíkot 1000ft-ig, és akkor még mindig teljes fehérségben úsztam, bár időnként alattam elő-elő villant a föld, és ebből tudni lehetett, hogy az a 800ft-os felhőalap talán ha 900ft-on is van. Mindenesetre amikor már a pályairányon voltam, akkor a szél érezte hatását, és az embernek konstatálni kellett, hogy az oldalszél az tényleg ott van, és talán még erősebb is mint 10kts. Mindenesetre a leszállás eléggé sima volt, és utána már csak parkolni kellett. Célrepteremre 12:50-kor érkeztem meg, amely majdnem 4 órás utat jelent. Számítások után kijött, hogy 360NM-et hagytam a hátam mögött. Most amikor ezeket a sorokat írom, a reptér tornyának tövében ülök a földön, és az előbb próbáltam több-kevesebb sikerrel magamba erőltetni valami szendvics félét, aminek a gyártási idejét valamikor Krisztus előttre lehetne datálni. Gondoltam, hogy majd veszek még belőle 1-2 darabot arra az esetre, hogy ha kalapácsra lenne szükségem, vagy talán még önvédelmi fegyvernek is megfelelne, ha úgy hozná a sors. A nap hátralevő részét megpróbálom azzal ellőni, hogy körülnézzek a környéken és találjak valami alvó alkalmatosságot.

Üdv Oroszországból!

## 2. nap (2001.10.23)

Hát megvolt az első éjszakázás is. Relatív jó ment, mivel "rendezett" fedett körülmények között aludtam. A helyi repülőklubból páran eléggé érdeklődve figyelték a svéd felségjelű gépet még tegnap este, és amikor amolyan kézzel-lábbal és kis angollal megértettük egymást és elmondtam nekik utam célját, pár újraélesztési próbálkozás után mikor magukhoz tértek, felajánlották, hogy aludjak a klubházban. Végülis biztos sokmindentre lehet használni azt a kis faházat, de aludtam már rosszabb körülmények között, így szinte palotának tűnt a szememben. Három összetolt széken történt meg az alvás nehézkes mozzanata. Ma reggel amikor felébredtem eléggé hűvös volt, és mivel a gép kint éjszakázott, ezért kicsit aggodalommal tekintettem a jéglerakódásokra a szárnyakon és a szélvédőn. Azonnal előkerítettem egy 220V-os csatlakozót, és nekiláttam a motormelegítésnek. Elintéztem az adminisztrációs dolgokat, útvonaltervezést, időjárás elemzést, és az útvonal lejelentést. Amikor mindennel készen voltam, akkor már kökeményen 09:30 körül járt az idő, így minden további nélkül szedtem a cuccaim, és úgy döntöttem, hogy hátam mögött hagyom a repteret. 10:00-kor akartam indulni, de mivel pár ottani békés-bennszülött akkor találta ki, hogy fényképezni akarja a gépet, amikor neki kezdtem volna a taxizásnak, és ezt hála az égnek közvetlen a gép előtt csinálták, így kicsit késtem, és csak 10:25-kor kerültem a levegőbe. Az idő egész elfogadható volt. A szél szinte zéró, és a felhőzet is elég kellemes 4/8-os, így minden további nélkül keresztül szaggattam az első utamba kerülő résen. Az utat megint 9500ft-on húztam le. Ez egy eléggé tűrhető magasság, legalábbis ami fogyasztás szempontjából tekinthető pozitívnak. Az, hogy 400-500ft/min emelkedéssel kúszni oda fel egy kisebb örökkévalóságba telik, már csak kellemetlen mellékhatás. Ez a felhőzet eléggé szépen felszakadozott, amikor Lengyelországból átértem Ukrajnába. Az út magába véve eléggé eseménytelenül telt el. Ezt talán fokozta az is, hogy eléggé hosszú távolságot kellett megtenni, és ez eléggé

sok időbe telt. Magyarán minden alkotóeleme megvolt annak, hogy halálra unjam magam! Ennek a gépnek nincsenek kilométer hosszú check listjei, mint egy Herculesnek, így meg ilyenekkel sem lehet elpasszolni az időt. Így szépen kitrimmeltem a gépet, az ülést hátradöntöttem, és nekikezdtem könyvet olvasni. Elvégre mi mást csinálhatna az ember repülés közben, pláne ha ő a pilóta? Amikor közeledtem határozottan a célreptér felé, akkor láttam, hogy az időjárás szépen megkímél attól, hogy IFR-ként kelljen befejeznem a repülésem. Mivel nem akartam 500 évet azzal eltölteni, hogy szépen szabályosan ereszkedek lefelé, ezért beszéltem az irányítókkal, hogy egy intenzív descendet szeretnék csinálni a reptér közelében. Mivel forgalom nem volt, ezért engedélyezték ezt, és amikor már vészesen közel voltam a reptérhez, fogtam és lehúztam a motort alapjáratra, és laza zuhanórepüléssel ereszkedtem le 2000ft-ig. Mivel nem volt szél, ezért én választottam ki a leszállásra használandó pályairányt, ezért kicsit lustálkodva (már ki akartam szabadulni abból a kényelmetlen ülésből!) a közvetlenül előttem eső pályára való rárepülést választottam. Így csak ereszkedtem tovább, és minden további gond nélkül leszálltam 15:00-kor, több mint négy és fél órával az indulás után. Parkolás után a gépből úgy estem ki, mivel a lábaim eléggé elzsibbadtak. Ezt a gépet határozottan nem egy 185cm magas és 47-es lábakkal rendelkező ember számára tervezték! Most így késő délutánra kezd befelhősödni, bár az időjárási térkép böngészése után véleményem szerint ez estére eltűnik, és éjszakára megint kellemes kis fagyokat kapunk. A motorházat már kitömtem plédokkal, biztos-ami-biztos alapon.

### 3. nap (2001.10.24)

Az elmúlt nap estéje eléggé egyhangúan telt el. Leginkább azzal próbáltam ellőni időmet, hogy olvastam. Erre a célra egy kisebb könyvtárat hoztam magammal, ami 15db könyvet foglal magába, mind magyar, mind svéd nyelvűt. Az, hogy közeledik a tél, eléggé érezteti magát azon, hogy a sötétség gyorsan és korábban érkezik. Így megalkuvást kötve a természet rendjével, megpróbáltam magamra alvást erőltetni már 21:00-körül, ami persze egy eléggé optimista elképzelés volt, ismerve az alvási szokásaimat. Ez a korai fekvés azt eredményezte, hogy hajnali 2-kor már fent virrasztottam, mint egy örült. Mi mást csináljon az ember ilyen enyhén szólva korai időpontban, mintsem sétálni a környéken. Hát mire kireggededtem, már szinte bennszülöttnek éreztem magam az ismereteim alapján. Délelőtt látogatók érkeztek! Kivonult a fél légügyi hatóság a tiszteletemre, és amolyan szerény barátságossággal felszólítottak papírjaim felmutatására, és repülő átellenőrzésére. Ilyen kedvesen utoljára szerintem a hadifoglyokat kértek meg a háború alatt, hogy kövessék fogva tartóikat, úgyhogy mosolyogva teljesítettem nem éppen lehetetlen kívánságaikat. Végülis lazán 4 órán keresztül tartott a "rutin ellenőrzés", aminek végén konstatálhattam, hogy ma nem fogom túlzásba vinni az útvonaltervezést. Végülis nem is volt annyira hosszú az út, hogy komolyabb tervezést igényelt volna a dolog. Így 11:15-kor elhagytam a repteret, és a szélben lebegő középső ujjammal integetve vettem búcsút a még ott álló ellenőröktől. A felhőréteg 4000-5000ft körül feküdt, majdnem az egész úton, ezért úgy döntöttem, hogy sight seeing-et tartok, és repülőmagasságom 3500ft-ra tettem. Szépen a felhőréteg alatt repülve követtem végig a Dnyeszter-t, és egész jó kis kilátásban volt részem az úton. Ez egy amolyan igazi kis kikapcsolódó út volt. 190NM nem igazán sok. Az út alig 2 órába, viszont a reptérhez érve megint kifogtam egy eléggé érezhető oldalszelet. Olyan látványosan toltta el a gépet a széloldalra, hogy már komikusan nézhetett ki a földről látva a megközelítést. Végülis földet éréskor kis kerékcsikorgást lehetett hallani, ami megalapozta a hangulatomat. Leparkoláskor már felismertem a rám váró autókat! A reggeli ellenőrzés kezdődött előlről. Ez alkalommal csak a mosoly volt ugyanaz a részemről, mivel elégedetlenségemnek hangot adtam. Ez alkalommal csak 2 órás volt a művelet, melynek végén ők jobban örültek annak, hogy elmehetnek, mint én annak, hogy ők távoznak. Ma délutánomra egy kis sétarepülést szántam a környékre, de mivel az időjárás mostanra elromlott, így erről leteszek. Tehát itt az ideje, hogy elöszedjem a könyveimet, és próbáljak valami értelmeset találni, hogy ne megint hajnali 2-kor ébredjek fel.

(ebe-lista e-mail, 2001.10.25)

Jó reggelt!

Ma sem lett hosszú az alvás, és már 1-2 órája fent virrasztok. Hibáztam volna? Abban, hogy éjszaka kint sétálok az ukrainai környéken? Lehetséges, hogy nem nézik jó szemmel ezt a helyi hatóságok, de ilyen dolog nem szokott túlzottan meghatni engem. Valakinek nem tetszik a rendszer az reklamálhat nyugodtan.

A mosoly azért volt, hogy őket idegesítsem, és be is vált. Eléggé sok embert kikergettem már a világból azzal, hogy a leghetlenebb helyzetben amikor elvárna tőlem, hogy dühöngjek vagy ilyesmi, elkezdtem mosolyogni, és egy abszolút semleges arckifejezést mutattam felé, mintha valami kellemes dolgot mesélne nekem. Anna eléggé sokszor volt ennek szenvedő alánya, és legutóbb már életveszélyesen megfenyegetett, ha nem törölöm le a képernyőt a mosolyt, miközben éppen kettőnk kapcsolatát érintő halál negatív dolgokat mondott nekem. Ami a második ellenőrzést illette, ott már kicsit barátságatlanabb voltam magamban, mivel láttam, hogy az idő romlik, és csak a repülési lehetőségem úszik el azzal, hogy ott húztak a jó édes anyjukat. Én az akarmilyen ellenőrzésekkel úgy vagyok, hogy mivel tudom, hogy minden rendben nálam, ezért abszolút nem is tud meghatni. Megszoktam már. Amikor magyarban szoktam autóval menni, és megvoltak még a határellenőrzések, akkor odafelé mindig autótolvajnak néztek, és azért vizsgálták át, visszafelé meg kábszer csempésznek, akkor meg azért. Tudom, hogy mind ezt az ártatlan képemnek köszönhetem, amit ha egy szende életű öreg bíró meglátna, akkor is szívrohama előtt életfogytiglani kényszermunkára ítélné. Na ma rövid utam lesz, és úgy tervezem, hogy nagyszabású sétarepülést csapok majd, amikor megérkezem a célreptérre.

## 4. nap (2001.10.25)

Ez már tényleg a negyedik nap lenne? Nekem fele annyinak sem tűnik az egyszer biztos. Szóval mi történt tegnap óta? Hát az estét és éjszaka jórészt megint csak olvasással töltöttem el, mivel elég korán felébredtem megint. Viszont ez alkalommal a felderítő sétámat kihagytam, és inkább úgy döntöttem, hogy az éjjeliőrrel megismerkedek. Rendes embernek nézett ki az fickó, kb 70 év körüli lehetett, és Péternek hívják. Elég komoly és mélyen szántó elmélkedéseket folytattunk az éjszaka és a hajnal hátralevő részében. Megbeszéltük az élet értelmét és problémáinkat. Az egyetlen szépséghiba a dologban az, hogy egy büdös szót nem értettünk meg egymás dumájából, mivel az én orosz tudásom eléggé zéró szinten van, és ő sem igazán jártas azokban a nyelvekben, amiket én beszélek. Na tessék, ezért tudok én annyi nyelven? Szóval ő beszélt, meg én is beszéltem, és egyikünk sem értette meg a másikat. Végülis egész jó volt így, mivel mindenben teljesen egyet értettünk és ezzel meg az esetleges nézeteltérések is el lettek kerülve. Szóval reggelre eléggé szépen kibeszéltük magunkat, bár fogalmam sincs mit is mondott. Ő a munkaideje lejártá után még ott maradt a reptéren egészen addig, amíg el nem mentem, és felszálláskor integetett. Bár még nem jöttem rá, hogy azért maradt-e ott, hogy ellenőrizze tényleg elmegegyek-e, és az integetések is örömeben voltak-e, hogy megszabadul ettől az örült külfölditől. Mindenesetre az idő tökéletes volt ez alkalommal is. A felhőalap elég magasan húzódott, és így az utazómagasságomat megint 3500ft-ra tettem, és semmi mást nem csináltam, mint nézegettem a Fekete-tenger partvonalát. Egy rövidke időre megkóstoltam milyen is lesz a következő út, amikor egyenesen keresztülhúzok a tenger felett. Igaz most csak pár mérföld volt az a távolság, amit tenger felett kellett megtenni. Végülis megérkeztem Simferopol közelébe, ahol a legiirányítók első lépésben el akartak küldeni a bús fenébe. Nem volt kedvükre az, hogy én oda akarok leszállni, úgy látszik szerintük csak az összlátképet rontottam volna. Végülis pár anyai és apai ági leszármazott, mind orosz az ő részükről, és svéd az én részemről megemlítése után abban maradtunk, hogy leszállhatok. Vektoráltak és az utolsó pillanatban meggondolták magukat és kivágtak a pálya mellé várakozásra. Be kell vallanom, hogy értelmét nem láttam, mivel se fel, se le nem szállt gép, de reménykedjünk abban, hogy ők tudták mit csináltak. Végülis pár perccel később megkaptam az engedélyt a leszállásra, és mivel ott voltam szinte közvetlen a pálya mellett, ezért csavarból tettem le a gépet a pályára, minden final meg ehhez hasonló szabályosságok nélkül. Ennek a cselekvésnek semmi olyan háttere, hogy mérges lettem volna, vagy ilyesmi nem volt. Nem voltam mérges vagy

ideges, amiért gáncsoskodás volt az ő részükről, mindössze úgy véltem, hogy már így is elég hosszú lett az út a repült távolsághoz képest, akkor minek húzzam még tovább formalitásokkal. Leszállás után már vártam, hogy megjelenjenek a kedves ismerőseim a légügyi hatóságtól, de vagy elfelejtettek oda menni, vagy már letettek arról, hogy esetleg menetközben eltűnne valami papírom, és emiatt jól belémköthetnének. Az igazat megvallva kicsit csalódtam. Olyan kitartóan csesztettek már kétszer is, hogy valamilyen szinten elvártam, hogy ez alkalommal is valami ilyesmit tegyenek. Bár lehet, hogy az előző intermezzo a légiirányítókkal után nem lett volna olyan bájos mosoly az arcomon, mint idáig, és első lépésként valami súlyos nehéz tárgyat vágtam volna a viszontlátás örömére. Bár ne kiabáljuk el a dolgokat, mert minden lehetőségük megvan, hogy ideérjenek még holnap reggelre, és megkeserítsék napomat.

## 5. nap (2001.10.26)

Na hát eljött ez a nap és ez a szakasz is! A második nagy tengeren való átkelésnek napja. Az elmúlt éjszaka során nem igazán történt semmi különös. Még a tegnap késő délutáni időben körülnéztem a városban. Mivel éhes voltam, így étel vadászaton voltam. Mivel nem vagyok egy igazán gyakorlott és tipikus turista, így természetesen a forgalmasabb éttermeket elkerültem. Épp eleget jártam már mindenféle tájon ahhoz, hogy tudjam, ha az ember meg akarja kóstolni a specialitásokat, vagy igazán jól elkészített ennivalót keres, akkor a legjobbak az isten háta mögötti eldugott kis éttermek, melyek távol esnek a turistaforgalomtól. Mivel tudtam, hogy ezen az éjszakán mindenképpen aludnom kell rendesen, ezért nagy gyaloglásba vágtam, hogy a friss levegő és a gyaloglás lefáraszon rendesen. Jó pár kilométert gyalogoltam, mire kikötöttem egy eléggé ütött-kopott külterületi sütödénél. Hát kinézetre nem volt nagyon bizalomgerjesztő, de el kell ismernem, hogy a sült kolbászuk és a nyárson süttött hús kimondottan jó volt náluk! Már eléggé sötét volt, mire visszaértem a reptérre, beültem a repülőbe, és alvásra adtam a fejem. Mivel egy repülőt pláne egy ilyen kicsit nem azért találtak fel, hogy sötét legyen benne, amikor kint ezer ágra süt a nap, így napkeltevel ébredtem én is. Bár ez alkalommal abszolút nem volt ellenemre az, hogy volt időm a tervezésre. Mivel közel 180NM-et kell megtenni a nyílt tenger felett, ezért eléggé alaposan ki kell számolni minden lehetséges "menekülési útvonalat". Amikor készen voltam mindennel, megnéztem az időjárást és láttam, hogy a török partok mentén eléggé kellemetlen időjárás uralkodik. Eredetileg délutánra akartam tenni az indulást, de az időjárási viszonyok miatt úgy döntöttem, hogy azonnal elindulok. Bár ez túl sokat nem változtatott, mivel így is 11:30 volt mire megkezdtem a taxizást a pályára. Ukrajna partjainál kimondottan szép idő volt. Szél és felhő szinte egy szál se, és a horizont is tiszta volt. Felszállás után addig húztam a gépet, amíg még a tengerpart elérése előtt fent voltam az utazásra szánt 9500ft-on. Így szépen nyugodtan vágtam neki a tengernek, az idő 12:15 volt. Hála az istennek előbukkant utam során az első technikai hiba is! Amikor már eléggé rendesen a tenger felett voltam, egyszer csak szépen kijelentette a GPS, hogy már csak hajszálnyira van az akkuja a lemerüléstől. "Végre valami jó hír!", gondoltam. A meglepődés egyszerű oka, hogy cigarettagyújtón volt a GPS, tehát elméletileg nem hogy merülnie, de még töltődnie kellett volna (persze a max határig). Amikor a GPS megadta lelkét a teremőjének, konstatálhattam, hogy valahol valami nem jó ebben a gépben vagy a GPS-ben. "Jó ember, a hőember. Főleg ha már olvad!" De semmi gond, legalább kivételesen volt értelme és haszna annak, hogy az ember értékes időt töltött el az életéből a térképek és a papírok felett az útvonalat számolva. VOR és NDB beállítva, IFR deklarálva, és irány előre. A második örömteli esemény félúton Törökország felé történt. Az a kellemetlen időjárás, amivel az időjárási térképen szemeztem, igazán nem akart mozdulni, és most is ott ücsörgött, ahol már hajnalban is volt. Ez azt jelentette számomra, hogy mérsékelt felhőzet alattam és erős turbulencia. Eléggé szépen megrázta az út hátralevő részén a gépet az időjárás. Végülis az irányító szerint 050V210 10G15 volt a szél, ez mindenestre több, mint elég ahhoz, hogy az embernek elrontsa a napját. A megközelítés a turbulenciát leszámítva egész tûrhetően ment. Célba vettem a 05-ös pályát, és egy meglehetősen siralmas final-t csináltam. Komolyan úgy éreztem magam egy időre, mint egy amatőr kezdő. Ahogy odaértem a pálya közelébe, beszédtem egy elég kellemes oldallökést a szél által, ami megerősítette

bennem az elhatározást, hogy nem lesz itt hosszú kilebegtetés. Odaraktam a gépet a betonra, hogy szinte meg is akart állni ott helyben. Parkolás után nekiálltam megnézni, hogy hol is lehet a hiba a szerkezetben. Mivel a GPS szépen elkezdte tölteni magát, amikor rátettem egy töltőre, így eléggé egyértelmű lett a válasz, hogy a hiba a cigarettagyűjtőben van. Végre valami jó hír! Most már csak találnom kell egy kivilágított helyet, és máris meg van az esti elfoglaltságom!

## 6. nap (2001.10.27)

Az éjszakai elfoglaltság mégsem tartott olyan sokáig, mint azt szerettem volna. Elég hamar kiderült, hogy a bűnös egy elvetemült kábel volt, ami meglazult és kicsúszott a helyéből. Egy nagy adag morgolódás után összeraktam újra a dolgokat, és kipróbáltam, hogy működik-e. Sajnos működött. Szóval ennyit arról, hogy fél éjszakás szereléssel kifárasztom magam, és jót alszok. Fél óra alatt kész volt az egész! Kénytelen voltam így azzal tölteni az időmet, hogy felgyalogoltam a toronyba, és lekértem a hosszú távú előrejelzést, hogy megnézzem milyen idővel is kell farkasszemet nézmem. A vizsgálódás eredményét egyetlen szóban lehetne jól összefoglalni: IFR! Legalábbis abszolút kénytelen leszek már a letelejtől műszeresen repülni az egész utat. Ezt lehet köszönni azoknak a hegyeknek, amelyek az utamban állnak, és a csúcsokra felhőréteget húzni, így kénytelen vagyok azok felett elhúzni. Ez az elgondolás papíron nagyon jól nézett ki, és a valóságban ez még jobb volt, mint papíron! Végülis reggel amikor újra a toronyban fárasztottam az embereket, akkor lett 100%-ig biztos, hogy az időjárás mindenképpen kihívást akar elém tenni. Az út legnagyobb részében annyira nem lenne vészes a dolog. Az átlag felhőalap az útvonal mentén 6000ft körül található, és az út első felében a hegyek leginkább 3500-4500ft magasak csak. Itt még minden további nélkül meg lehetne csinálni az utat a felhők alatt és virgonckodni, hogy jó kilátásban van részem. Az, hogy a repüléseim felhők alatt csinálom és VFR-ben, nem annak tudhatok be, hogy valami féle komplexusom van, vagy nehezemre esik a műszerekkel való tájékozódás! Teljes egyszerűen azért VFR, mert az részlegesen kötetlenebb repülési formát tesz lehetővé, és azért a felhők alatt, mert egy ilyen kis gépben ahol amúgy se igazán történik semmi, és ha történik valami az is halál lassan, eléggé unalmas órákat ülni, és a nagy fehér tejszínhabot bámulni magam alatt! De jelen pillanatban jobb lesz a felhőréteget magam alatt tudnom, mivel lesz pár kellemetlen magasságú hegy, amelyek már nem restellenek 7500-10500ft magasra felnyújtózkodni, és ezzel kellemesen az utamba állni. Így szépen útvonalszámolás, 7500ft-nal magasabb csúcsokat elkerülni, és hajrá. Mindennel olyan 9 óra körül voltam kész, és akkor egy konzerv után nekiláttam a repülés előtti ellenőrzésnek, és 10:15-kor szakadtam el a pályától, hogy magam mögött hagyjam Törökország északi részét, és megnézzem milyen a kilátás a déli felén. Felszállás után pár 4000ft-os csúcs már előttem is volt, és figyelmeztettek, hogy lesz meg belőlük több is. Mindenesetre az utazómagasságra való felkészülés eléggé jól ment, és még a cigarettagyűjtő is működött! Laza egy óra elteltével már kezdett alulról közeledni felém a felhőréteg teteje, és hamarosan sűrűlt is azt. Megint egy kis idő elteltével már a felhők belsejét élvezhettem. A felhőréteg teteje eléggé váltakozóan hullámzott fel és le, így időnként teljesen szabadon voltam. Amikor már csak 90NM volt hátra a reptérig, akkor jöttek a kellemetlen csúcsok. Az útvonalszámítások és a GPS alapján eléggé jól láttam, hogy jó pozícióban vagyok, és a két domináns hegyvonulat csúcsai fölött kell elrepülnöm. Azután meglepődéseimre, ahogy elhagytam a legmagasabb csúcsokat, a felhőréteg megvékonyodott, és magam alatt egy folyóvölgyet láttam. Elég sok helyen repültem már, és még több mindent láttam már repüléseim során, de egy igazán szép völgy, amit magas hegyek alkotnak, és amelynek az aljában egy folyó hömpölyög, még a mai napig egy olyan látvány, ami egy pillanatra teljes egészében le tudja kötni a figyelmem, és agyilag megállok a természet eme hihetetlen képződménye felett, és gyönyörködök benne egy darabon. Mindenesetre amikor felráztam magam a gondolataimból, akkor már kezdtek eltűnni a hegyek a gép alól. Az utolsó 60NM hegyek nélkül volt, és kicsit kiábrándító volt azután, amiket pár perccel korábban láttam. Az út legnagyobb részét eléggé kellemetlen szél alkotta, ami állítólag 20kts volt, bár azért ebben az én részemről kételkedek kicsit, és csak olyan 15kts körülire tenném. Mindenesetre



amikor megérkeztem a reptérre, konstatálhattam, hogy három és fél óra megtétele után elértem Törökország déli részét, és egyben az utolsó európai megállómat.

## 7. nap (2001.10.28)

Még egy tengeren való repülés. Végülis bejártam már a Balti-tengert, a Fekete-tengert, és így már itt volt az idő, hogy keresztezzem egy kicsit a Földközi-tengert is. Máskülönben eléggé unalmas lenne az ember élete. Alapjában véve a múlt este és éjszaka eléggé nyugalmas volt. Járkáltam a környéken, bazárban voltam, bár még most sem tudom miért, hiszen én éppenséggel utálok a tömeget és a sok embert magam körül. Sőt találtam egy gőzfürdőt is, amit kipróbáltam. Úgyhogy frissen fürödve, borotválkozva és kifáradtan tértem vissza a reptérre, hogy berendezzem ideiglenes éjszakai szállásomat, ami egy felvert sátor a repülőgép mellett. A szél fújt rendesen az éjszaka folyamán, és párszor arra ébredtem, hogy vagy az ég vagy a sátor, de valami hihetetlen energiával azon van, hogy rám dőljön. Végülis semmiféle természeti vagy technikai katasztrófa nem ért az éjszaka folyamán, és reggel relatíve kipihenve ébredtem fel. Úgy döntöttem, hogy eléggé elhalasztom az indulást, mert még szerettem volna pár dolgot megnézni a környéken. Így már volt 10:00 óra is, mire eljutottam a toronyig, hogy megfosszam őket egy időjárás jelentéstől. Törökország déli részére enyhén felhős időt ígértek, viszont a Földközi-tenger keleti részére felszakadozott, illetve felhőmentes időjárásnak nézett ki a térkép alapján az út. Így eléggé kellemesen és nyugodtan elrendeztem a dolgaimat, és 12:15-kor emelkedtem el Törökország földjéről, hogy legközelebb már Jordán földön érjen földet a három futómű a gépen. Minden teljesen simán ment. Az éjszakai szél, szinte nyomát sem mutatta, és a felhőzet is olyan magasan és vékony volt, hogy szinte el is lehetett felejteni létezését. Amikor felértem az utazómagasságra, akkor egy szép látvány tárult elém. A kristálytisztá időben ha elnéztem jobbra, akkor lehetett látni Ciprus partjait, balra mellettem Szíria és elöttem még kivehető volt Libanon partvonala. Alig 140NM volt a tengeri út ez alkalommal, de végig partvonal mentén vezetett az utam, így nem igazán lehet egy lapra számolni az eddigi tengeri átkelésekkel. Végülis valamivel több mint három óra repülés után megérkeztem Jordániába. Hát amikor leparkoltam a gépet és láttam pár méterrel előttem a szirénával ellátott autókat, már tisztában voltam azzal az egyszerű ténnyel, hogy az elkövetkezendő pár órára már megvan az elfoglaltságom. Az, hogy szívélyes lett volna a fogadtatás, nem lehetett elmondani. Első nekifutásra megbilincseltek és bevittek valami épületbe a repülőtér területén kívül. Mivel készültem a "barátságos" fogadtatásra, ezért a gépből már úgy szálltam ki, hogy minden iratom nálam legyen. Így amikor kérték az útlevétől kezdve minden iratom, már mosolyogva vágtam az asztalra eléjük a nagy irat- és igazolvány köteget. Miközben az enyhén antiszimpatikus emberke a papírjaimat nézegette és közben olyan dolgok érdekelték, hogy mikor és hol születtem, a másik két hasonló kedvességi szinttel ellátott ember nekikezdett a motozásomnak. Bár ebből csak az egyik motozott, a másik csőre töltött géppuskával állt előttem. Érdekes, amikor legutóbb tükörbe néztem, akkor nem vettem volna észre, hogy olyan brutális kinézetem lenne, hogy megbilincselve is gépfegyvert kellene rám szegezni. De ezek szerint a tükörrel lehetett a gond, vagy ezek nem bíztak eléggé a bilincsekben? Végülis egy óra kérdezősködés után kivittek újra a repülőhöz, ahol szinte kicsapongó örömmel láttam, hogy úgy ahogy volt, minden cuccomat kiszórták a gépből, kiöntötték a földre és szétrugdalták. Igazából akkor követték el ezek az \*\*\*\*\*ok hibát, amikor levették rólam a bilincset. Pedig éppen most lett volna szükség rá, mert nem kellett sok ahhoz, hogy véleményt nyilvánítsak a történetekről és látottakról. Imádom kimondani a véleményem! Ekkor odajött egy civil ruhás ember, aki közölte, hogy ők most át fogják vizsgálni a gépet! Ennél jobban? Lehet még ennél jobban átvizsgálni egy gépet???? Persze, hogy lehet! Megint én voltam a hülye és naiv, hogy azt feltételeztem, hogy beérték azzal, hogy minden ruhám, felszerelésem, műszerem, térképem, papírom, iratom és élelmem ott hempereg a földön, és szépen lassan vándorol a lengedező szélben. A civil ruhás kijelentette, hogy szétszedik a gépet, hogy jobban át tudjak nézni! Na ez volt az a pillanat, amikor én kértem volna, hogy bilincseljenek meg, mert nem állok jót magamért. De végülis úgy döntöttem, hogy itt az ideje, hogy barátkozni kezdjek ezekkel az igazán csupa szív és lélek emberekkel, akik egészen biztosan csakis és kizárólag a feladatukat teljesítik, és abszolút semmi elfoglaltsággal nincsenek

személyemmel szemben. Úgyhogy barátilag megkérdeztem, hogy az önként jelentkezők között, akik arra a tévhitre gondolnak, hogy szétoperálják a gépemet, van-e szakképzett repülőgép technikus. Mi más választ is vártam volna, mint egy teli szájból érkező röhögést egyenesen bele a képembe? Elnézést kértem és bemásztam a repülőbe, ahol magamhoz vettem a porral oltót és kineveztem a barátkozás alapeszközének. Ezek után közöltem velük, hogy én nem vagyok az ellenőrzés ellen, de ehhez a géphez csak egy technikus vagy én nyúlhatok, és ha valaki ezzel nem ért egyet, akkor azt a porral oltóval fogom meggyőzni arról, hogy akar Jordánia akár nem, az ICAO által megszabott előírások itt is érvényben vannak! Na hát ez persze kisebb kavarodást okozott. Mármint nem az, hogy technikust találjanak, hanem az, hogy miféleképpen képzelem őket fenyegetni. Amikor láttam, hogy az állás kezd egy holtponthoz érni, akkor letettem a "fegyverem" a gép szárnyára, és abszolút nem érdekelve, hogy még mindig fegyvert fognak rám, elkezdtem összeszedni a cuccaim. Amíg eldöntik, hogy szerezzenek-e technikust vagy egyszerűbb ha lelőnek, addig is azért nekilátok rendet rakni, mert ha még sokáig eljátszadozunk, akkor ránk sötétedik, és éjszaka eléggé problémás a sötétben keresgélni a felszerelést. Miközben azzal voltam elfoglalva, hogy kidühöngjem magam, amiért valamelyik vadállat felfújatta a mentőmellényt a túlélő felszerelésből, addig ezek szépen eltűntek. Egyszer csak teljesen üres volt körülöttem minden, és egy árva ember se volt már ott. Úgy fél óra múlva jött oda a reptér főnöke, és kért elnézést a történetekért. Azt mondta, hogy kábítószert kerestek nálam, mert kábítószer csempésznek véltek engem. Végre valami jó hír! Az utolsó dolgot már ő segítette összeszedni. Addigra már a szél eléggé szépen széthordta a dolgokat, így a térképek egy részét már a 24-es pálya végéről kellett visszahozni. Abszolút nem vagyok se ideges, se felháborodva. Az egyetlen, ami túske volt a szememben, az a cuccaim szétszórása a földön. Ha szólnak, hogy mit akarnak, akkor segítek és nem kell mindent szétszórni a repülőtér területén belül, és hagyni had vigye el még messzebbre a szél, és esetleg még ha valami jó sáros és nedves területre is érnek, akkor az még jobb. Na mindegy. Most már újra minden rendben és alighanem mindent sikerült megtalálni. Valami harapnivalót keresek meg, aztán kitalálom mivel is töltssem el a nap hátralevő részét.

## 8. nap (2001.10.29)

Hát egy eléggé nyugtalan éjszakám volt. Három alkalommal vonult ki a rendőrség az éjszaka folyamán és ellenőriztek a papírjaim. Valószínű így akarták kimutatni, hogy negatívan értékelték a velük szemben való viselkedésemet. Kit érdekel?! Így legalább nem álmatlanul forgolódva töltöttem az éjszakám, hanem a végén már kávéfőztem, mire jöttek, elvégre azért ők is csak emberek, és nem csak én lehetek fáradt ettől az elmebeteg baromságtól. Bár vendégszeretetemet nem igazán értékelték, és ennek az egyik rendőr adott hangot, amikor a képembe borította az egész kanna kávéfőzést. Semmi vész, amúgy is le akartam fürödni indulás előtt. Mivel ma reggel is meglátogattak a rendőrök, bár ez alkalommal egy másik csapat, úgy látszik az éjszakások már hazamentek aludni, így volt lehetőségem kimutatni elégedetlenségem. Úgyhogy ezeket is megkínáltam kávéval, bár ez alkalommal gondoskodtam arról, hogy nagy adag só és bors kerüljön az ő kávéjukba. Szépen ráragasztottam egy mosolyt az arcomra és amíg én ittam a saját "ízesítetlen" kávémat, addig ők félig majdnem kihányták az enyhén ízesített kávéfőzést, viszont megitták az egészséget, mert nem akartak bunkóknak látszani, és visszaélni a vendégszeretettel. A mai indulást 10:30-ra terveztem, ami össze is jött, és így hagytam magam mögött az enyhén szólva is fordulatokkal teli Jordániát. A délelőtti folyamán kaptam egy üzenetet, amiben arra kértek, hogy vegyem fel a kapcsolatot az egyik amerikai légibázissal Szaud-Arábiában. A telefon másik felén arról érdeklődtek, hogy mi a tervezett útvonalam, és pár módosítást kellett tenni, hogy ne legyen probléma az én repülésem az amerikai repülőterek térségében. Azon a bázison megfordultam párszor korábban, és a parancsnokát ismertem még abból az időből. Később legnagyobb meglepetésemre kiderült, hogy egy régi ismerősöm is még ott tartózkodott a bázison. Előkerítették őt, és váltottam vele pár szót. Végülis abban maradtunk, hogy ha éjszaka nem lesz bevetése, akkor elmegy majd a reptérre ahol leszek, és beszélünk majd a régi időkről. Nekem tökéletesen megfelelt, legalábbis semmi halaszthatatlan tennivalóm nem volt bejegyezve a határidőnaplómba. Szóval az útvonal módosítás után

40NM-vel hosszabb lett az utam, és 10:30-kor nem éppen fájó szívvel hagytam magam mögött Jordániát. Az út első részében eléggé felhős volt, de amikor áttértem Szaud-Arábiába úgy tisztult az ég. Végülis látnivaló nem volt túl sok minden. Mindenfelé sárga ameddig a szem ellát. Pár kisebb város és talán egy-két tó, de azon kívül semmi érdekes. Időközben elég határozott aktivitás volt a légtérben. Persze nem miattam, ezt az illuziót nem volt érdemes feltételezni. Bár találok két F16-sal, akik tettek pár kört körülöttem, és valószínű eltelt pár perc, amíg felfogták, hogy tényleg azt látják amit látnak, és nem pedig valami látomás van a levegőben. Ezt be lehet tudni annak, hogy nem éppen sok svéd regisztrációs PA28 repked erre. Be kell ismernem, én se sokkal találkoztam az én időmben, amit itt töltöttem. Végülis az iraki határhoz közel eső reptéren landoltam, és vártam, hogy itt is kezdődik az egész bonyodalom előlről, mint ami Jordániában volt. De úgy látszik itt már szóltak előre az amerikaiak, hogy jövök, és egy útlevélkezelőn kívül semmi más "fogadóbizottság" nem várt. Szinte deprimáló a jordán buzgalmas "vendégszeretethez" képest. De hát be kell látni, hogy az ember nem mindig olyan fontos személyiség, hogy extra gondoskodásban részesítsék.

## 9. nap (2001.10.30)

Hát egy eléggé mozgalmas estém és éjszakám volt. Késő délután jött a telefon, hogy Tomnak nem lesz bevetése az éjszaka, így átjön hozzám a reptérre (alig 1 óra repülővel) és akkor megejthetjük azt a nosztalgiazást, amiről korábban a délelőtti folyamán beszéltünk. Olyan 19:00 körül érkezett meg egy helikopter, és azzal jött Tom. Teljes meglepetésemre kiderült, hogy az utóbbi időben helikopter vezetésre adta a fejét. Ő hozta magával az italkészletét, én meg már korábban elvoltam, és bevásároltam üdítőtől, mivel az alkohol eléggé távol áll tőlem. Szóval szépen letelepedtünk a PA28-as mellé, és annak nekidőlve megkezdtük az italozással egybekötött élménybeszámolókat. Elsőnek az elmúlt két évről beszéltünk, amióta nem találkoztunk. Na ezzel kapásból eltelt pár óra. Mint kiderült elég sokan a régiek közül visszatértek ide újra, és itt vannak még most is. Ez egyből felvillanyozta a kedélyeket, mert ez egyben azt is jelentette, hogy itt van még másik két EC pilóta is kettőnkön kívül, és eléggé jó kis emlékek vannak abból az időkből, amikor mind a négyen innen repültük a bevetéseinket, pláne a Karácsonyi-bombázás alatt. Aztán így szépen eljutottunk a régi szép időkhez, és fogalmam sincs meddig is beszélgettünk ezekről a dolgokról. Annyi biztos, hogy már kezdett világosodni a horizont, amikor az összes italunk elfogyott, és úgy döntöttünk, hogy itt lenne az idő, hogy mindenki elinduljon a maga útjára. Őt addig ott várta a helikopter, amihez szerencsére volt egy pilóta, bár Tomot láttam én már ilyen állapotban is repülni, és bár nem volt szép látvány az a megközelítés amit csinált, de azért épségben letette az EC-t a pályára anélkül, hogy a pálya mellett levő hangárt magával vitte volna emlékebe (ez Kenyában történt). Aztán én részemről bevertem egy óra alvást és utána megkezdtem a szokásos időjárési jelentések után való rohangálást. Majd a toronyból szóltak, hogy jött egy fax számomra. Tom volt az, aki arról írt, hogy mivel az ő bázisuk nincs az afgán helyzet miatt riadókészültségben, így el lehetne hivatalos úton intézni egy látogatást a bázison, és találkozni a többiekkel is. Mellékelte a kitöltendő hivatalos kérelmet, amit azonnal küldtem is vissza. Kicsit fáradt voltam és a sok megívott üdítő miatt eléggé gyakran kellett ellátogatnom a hangár mögé. Végülis 10 órára készen voltam mindennel, és lelkiileg is előkészültem egy elég hosszú, és legalább olyan unalmas szakaszra. 10:20-kor végülis felszálltam és a meleg levegő már eléggé átható volt, így kökeményen megcsapta a motor teljesítményét. Érezhetően lassabban emelkedett és szinte nyögött, hogy tartani tudja a sebességet menetközben. Ameddig a szem ellátott sárga és sárga mindenfelé. Egész úton csak sárga és még több sárga. Valahogy ez a látvány nem igazán hiányzott, és most, hogy újra itt van előttem eléggé negatívan hatott a hangulatomra. De se baj, lesz meg több sárga, csak várni kell még egy kicsit! Négy óra sárga látvány után megérkeztem célomhoz. Az út halál esemény nélküli és sárga volt! Alighanem ennél többet nem is lehet mondani róla. A reptéren eléggé nagy volt a forgalom, és kicsit holdingra tettek, mire megkaptam a besorolási engedélyt. Úgyhogy két nagy utasszállító közé préseltek be. Kicsit türelmetlenek lehettek, mert még eléggé szépen éreztem az előttem leszálló gép

vortex-ét, és megközelítés közben próbáltam olyan lassan menni, ahogy bírtam, hogy még jobban lemaradjak, és adjak időt arra, hogy csökkenjen a vortex ereje. Gondolom a hátam mögött jövő gép eléggé megemlegette a családfám összes tagját. Kit érdekel? Majd ő átstartol, ha nem tetszik neki a rendszer. Én már egyszer belekerültem egy nagyobb vasmadár teljes erejű vortexébe, és azt az élményt nem igazán akarom újra átélni. Leparkolás után már ott várt a fax, miszerint legkésőbb holnap reggelre lesz meg a hivatalos válasz a beadványomra, és jelen kilátások szerint majdnem az egész csapat pihenőn lesz a holnapi nap folyamán. Tehát ha meglesz az engedély, hogy holnapra "szabadságot" adok magamnak, és megszakítva utamat, társasági életet fogok élni.

## 10. nap (2001.10.31)

Még az éjszaka folyamán megjött a fax, hogy hivatalosan engedélyezve van a látogatásom és reggel 09:00-kor jön Tom. Mivel az éjszaka közepén jöttek, hogy faxom érkezett és menjek elolvasni, ezért azt a keveset, amit aludni akartam egy gondolatnál több nem lett. Az éjszaka hátralevő része azzal telt el, hogy telefonálgattam buzgalmasan, hogy változtassák az előre leadott útvonal tervezeten. 08:35-kor aztán elég nagy zúgással megérkezett egy Hercules és félig meglepetésre Tom szállt ki belőle, hogy akkor induljunk mert meg van egy kis dolgunk mielőtt visszatérünk a bázisra. Amíg gyalogoltunk a géphez elmondta, hogy egy frissen érkezett srác a pilóta akinek ez a szoktató repülése EC-n és Tomot bízták meg azzal, hogy szárnyai alá vegye a srácot. Na itt kezdtem el sajnálni szerencsétlent! Persze nem Tomot! A hátsó személyzetből összesen csak 5 ember volt jelen, és az ő dolguk is csak annyi volt, hogy életben tartsák a különböző rendszereket, és ezzel is szoktatni a srácot, hogy ezen a gépen nem csak arról szól az élet, hogy az ember repül és nincs semmi más dolga. Jó volt újra EC-n lenni. Most már azért jó kis idő eltelt, amióta utoljára ilyen gépen voltam, és hihetetlen nosztalgikus érzés tört rám. Felszállás után a sivatag felé vettük utunkat, hogy pár manőverezési gyakorlatot gyakoroljanak. Hát a srác nem volt egy született tehetség, de el kell ismerni, láttam már rosszabb pilótát is (időnként elég ha a tükörbe nézek). Ez persze egy cseppet sem akadályozta meg Tom barátomat, hogy eléggé kritikus stílusát ne hangoztassa minden második mondatában. Ő is olyan mint én voltam. Amikor pilóta oktatásról van szó, akkor ő is kivetkőzik magából, és abszolút nem úgy viselkedik mint normálisan. Bár csak úgy nála mint nálam nincs olyan, hogy normális viselkedés, mert egyikünk sem normális. Végülis amikor elvesztette a türelmét azon, hogy a srác nem úgy csinálta a dolgokat, ahogyan ő azt szeretete volna, akkor átvette az irányítást azzal a felkiáltással, hogy majd ő megmutatja. Ezzel kezembe adta a lehetőséget, hogy a lehető legnagyobb kritika tömeggel árásszam el őt a repülési stílusa miatt. Tudtam, hogy ő eléggé hű ezen a téren, és kb. a harmadik mondat után vagy a szolgálati fegyvere után fog kapni, vagy kiszakítja a helyéből a kormányt és hozzám vágja. Istenem, mit meg nem tesz az ember egy régi ismerőséért? Ő is öregszik, mert tovább bírta a kritikát mint máskor, és olyan két perc után mondta azt, hogy fogjam be a szám, és mutassak én is valamit ne csak dumáljak. Vannak dolgok, amiket az emberek megszoktak bánni majdnem azonnal, amint kimondják és Tom is valahogy így érezhetett, amikor a saját hangját hallotta és felfogta, hogy mit is mondott. Valószínű eszébe jutottak a régi idők, amikor még kötelékben repültünk, vagy azon ment a "verseny", hogy ki tud rövidebb távon megállni a géppel. De hát kimondta és ennek eleget téve át is adta az ülését. Hát maradjunk annyiban, hogy nem csináltam semmi brutálisat, mert észben tartottam, hogy nem lenne túl jó, ha a srác hányna egyet, és akkor takarítani kellene a gépet utána. Végülis pár alacsony forduló és ehhez hasonlóknak belefértek. A hátsó személyzet "anyázását" eléggé jól lehetett hallani, hiába a nagy zaj és a becsukott ajtó. Mivel nem az volt se Tomnak se nekem a szándékom, hogy a fiatal srácnak elvegyük a kedvét a repüléstől egy örök életre, így szépen visszaadtuk neki az irányítást és felkértük, hogy vegyen irányt hazafelé. Az út hátralevő részét azzal töltöttük el, hogy a környéket nézve régi emlékekről beszéltünk. Amikor megérkeztünk a bázisra már elég kevés gép volt látható a földön. Tulajdonképpen csak azok voltak ott, akik majd az éjszaka fognak repülni. A nappali őrzőjáratot teljesítők már rég kint voltak, sőt egy részük már valószínűleg úton volt vissza. Leszállás után első utam a bázisparancsnokhoz

vezetett. Őt nem ismertem annyira, mert amikor én legutóbb itt voltam, ő azelőtt került ide, és igazából csak hírből ismert engem. Végülis ez elég volt ahhoz, hogy amikor egy angol pilótával kerültem összetűzésbe és verekedésbe, akkor az én pártomat fogta inkább. Bár ez akkor sem változtatott azon a tényen, hogy a rákövetkező nap elhagytam a bázist. Ez 1999 februárjában történt. Amikor ezen a formális beszélgetésen túl voltunk, akkor megkerestem a többi ismerőst. Igazán meglepődtem azon, hogy elég sok ismerős arc jött velem szembe. Bár nevek nem igazán jutottak eszembe, és sosem volt valami tökéletes (sőt!) a névmemóriám, így inkább az arcok jutottak eszembe. Mire sikerült összeszedni az ismerősöket, addigra már kezdett este lenni. Mivel az engedélyben nem volt idő meghatározva, így maradtam éjszakára is. Az egész éjszaka azzal telt el, hogy kibeszéltük kivel mi történt az utóbbi években. Amikor egy-egy kívülálló odaült mellénk, akkor a témák eléggé hamar a régi történetek lettek, és így előkerültek az eszement dolgok is.

## 11. nap (2001.11.01)

Hajnal közeledtével szétbomlott a társaság, mert volt aki reggel indult bevetésre, és ezért még arra kellett előkészülnie. Végülis kaptam egy szobát, ahol alhattam és az első alkalommal az indulásom óta kimondottan jól aludtam. Amikor felébredtem, már eléggé kihalt volt a bázis. Ekkor szóltak, hogy kerestek Dhahranból, és mindenképpen hívjam fel őket, amilyen gyorsan csak lehet. Ezt meg is tettem, és nem éppen jó híreket kaptam. Mint kiderült Pakisztán eléggé érdekes beállítottságot vett fel velem és az utammal szemben. Az összes hivatalos engedélyem meg volt, mielőtt elindultam, és ezért abszolút nem is igazán törődtem ezzel. Viszont most úgy döntöttek, hogy keresztbe tesznek nekem! Mivel nem akarták visszavonni az átrepülési engedélyt, ezért úgy döntöttek, hogy egyszerűbb ha a pilótát állítják meg, és így beutazási tilalmat adtak ki rám. Végülis jogos a két pont, mivel a repülő magától úgysem fog odarepülni, és ha a pilóta nem mehet oda, akkor egyikkel se lesz gondjuk. Én persze azonnal nekikezdtam a telefonálgatásnak, és szóltam pár ismerősnek, hogy csináljanak már valamit, mert ez így nem igazán fog jól végződni! Mivel kaptam ígéreteket arra, hogy intézkednek az üggyel kapcsolatban, csak pár napra van szükségük, ezért úgy döntöttem, hogy a hétvégéig várok, mielőtt a következő lépést megtenném. Ha semmi sem változik, akkor majd vasárnap vagy hétfőn megyek tovább, és akkor is meg lesz egy extra nap, hogy addig is történjen valami. De ha nem fog, akkor nem fogok sokat törődni azzal, hogy a hatóság mit mond. Majd akkor mondják amit akarnak, amikor ott vagyok! Délután amikor a többiek visszaértek a bevetéseikről, valaki előhozta a régi "homokvár" történetet. Még mai napig engem tartanak annak az elvetemült és elmebeteg embernek, aki képes volt annak idején arra rávenni egy fél bázist, hogy segítsen neki homokvárat építeni a sivatag kellős közepén, egy olyan homokban, ami mindenre alkalmas, kivéve homokvár építésre. Ez így is van, és büszke is vagyok rá. Mivel elég sokan a mostaniak közül nem voltak ott, ezért poénból megint megrendeztük a várépítést. Bár nem igazán volt ugyanolyan, mint először. Akkor ott volt az én gépem teljes legénysége, és olyan emberek is, akik ma már nincsenek köztünk. De azért most is sikerült mozgósítanom 40-50 embert azzal a céllal, hogy segítsenek homokvárat építeni a sivatagban. Igaz, ebből 30 embernek semmi más dolga nem volt, mint vizet hordani, és a már megépített részeket nedvesen tartani. A sivatagi homok összesen addig képes egyben maradni, amíg nedves. Ha elkezd újra kiszáradni, akkor széthullik külön szemekre, és újra használhatatlan, és ezért is van arra szükség, hogy annyi ember folyamatosan hordja a vizet. Amikor sötétedett, és még mindig nem voltunk kész, akkor autókkal álltuk körbe a terepet, és azok lámpáival csináltunk rögtönzött világítást. Maga a vár egy öt négyzetméter alapú és közel másfél méter magas építmény lett a végére. Egy igazi remekmű, aminek befejezését azzal ünnepeltük meg, hogy fejest ugrottunk bele. Na most gondolom azt nem kell külön elemezni, hogy utána mennyi időbe telt, mire sikerült rendesen lemosakodni. Úgyhogy most éppen alvásra készülődnek megint, csak éppen még mindig meg van az az érzésem, hogy mindenhol televagyok homokkal!!!!

## 12-14. nap (2001.11.02-04.)

Az elmúlt három napban nem igazán történt semmi különös. Mivel a probléma Pakisztánnal még mindig aktuális, ezért jelen pillanatban egy várakozó álláspontot tartok. Úgy döntöttem, hogy várok pár napot, és megadom az esélyt arra, hogy addig megváltozzon a szituáció. Ha ez nem következik be, akkor viszont könnyörtelenül továbbmegyek, és "lesz ami lesz" alapon repülök be Pakisztánba. Újra visszatértem Dhahranba, ahol kaptam egy szobát, amiben eltengethetem az időmet addig is, amíg el nem dől, hogy mi is történjen. Ezt a helyiséget egy a reptéren dolgozó öreg fickó ajánlotta fel. A nap legnagyobb részét vagy a szobában, vagy a repülőgép szárnya alatt az árnyékban töltöm. Úgy látszik most, hogy újra van mozgás, a gép körül előkerült pár nézelődő. Legnagyobb meglepetésemre tegnap egy ember jött oda hozzám a családjával, és svédül szólított meg. Miután agyam felfogta, hogy az illető tényleg svédül beszél, és nem csak az én fejem az ami szórakozik velem, kiderült hogy az illető dolgozott pár évet Svédországban, és onnan származik az a svéd tudása ami van neki. Ahogy beszélgettünk arra terelődött a szó, hogy milyen is a környék a levegőből. Erre eszembe jutott, hogy igazából a gépem nem is volt a levegőben már pár napja, így megkérdeztem, hogy van-e kedve egy sétarepüléshez. Naja, kevés ember mond nemet egy ilyen lehetőségre, és miután kiszedtük a cuccaimat a repülőből, hogy ő a felesége és a hatéves fia beférjenek, már a levegőben is voltunk. Bár előre szóltam neki, hogy túl sokat ne várjon, mivel a sárga homokon kívül olyan eszement sokmindent nem fog látni a levegőből. De aztán az egyszerűség kedvéért kihúztam a tenger fölé, és elhúztunk, pár a környéken levő sziget és tengerpart felett. Azt kell mondanom, hogy még az én számomra is kimondottan kellemes volt az a kis extra sétarepülés. Már annyiszor terveztem az indulásom óta, hogy teszek pár kört az épp aktuális környéken, ahol vagyok, de idáig nem igazán jött össze. Volt amikor az időjárás, és volt amikor a bürokraták enyhén kellemetlen és kukacoskodó viselkedése vetett akadályt terveimnek. De most ott keringtünk a partok felett, és egy igazi joy flight-ban volt részünk. Miután visszatértünk Dhahranba vacsora meghívást kaptam, aminek eleget is tettem. Totál meglepetésre svéd ételeket készítettek tiszteletemre. Hát igen..... A konzervek és szárított kaják, félig elkészült helyi specialitások és még rosszabb isten háta mögötti reptereken készített kökemény szendvicsek után újra civilizált stílusú ennivalót látni az asztalon eléggé felemelő élmény volt! Majd miután kibeszéltük magunkat az aktuális világtörténeésekről, visszamentem a repülőhöz, hogy előkészítsem arra, hogy holnap folytassam utamat tovább, és addig is várakozással nézek a problémám esetleges megoldása elé.

## 15. nap (2001.11.05)

Végülis döntöttem. Még ha nincs is engedélyem, hogy Pakisztán területére tegyem a lábam, akkor is van meg egy megállóm Ománban, és addig is alakulhat még a helyzet, ezért amellet maradtam, hogy továbbfolytatom utamat. A mai út egy hihetetlenül unalmas szakasznak ígérkezett, és nem is kellett benne csalódnia! Az indulást éjszakára tettem, és az útvonalat konzultálások után kicsit változtattam. Így az út legnagyobb részét a tenger felett nem olyan messze a partoktól tettem meg. 01:00-kor indultam el Dhahranból, és az idő igazi kristálytisza volt, amerre a szem ellátott. Ez nem is változott az egész út során egy cseppet sem, és még az sem igazán volt behatással, hogy a megközelítésnél enyhén turbulens volt az idő. Szóval felszálltam mint szokásos, és közel fél órás szenvedés után elértem az utazómagasságom. Valami nem igazán tökéletes ezzel a géppel, mert szinte nyögve húzta fel magát, és egész úton egy meglehetősen alacsony profilt teljesített a motor. Már csak egyetlen egy tengeri átkelésem lesz, úgyhogy azt bírja ki! Utána már akár háton cipelve is el lehet vinni a gépet, ha arról van szó. Szóval a módosított útvonalra az éjszaka oda-vissza járkáló amerikai gépek miatt volt szükség, és így 490NM lett az útvonal, amelynek leküzdésére egy örökkévalóságnak tűnő 5 órára volt szükség. Ez a szakasz lesz az, amire a legkevésbé akarok majd emlékezni, de biztos vagyok benne, hogy legalább olyan sokszor is fog az eszembe jutni. Azáltal, hogy éjszaka repültem, túl sok világosság nem volt. Viszont a gondot megoldottam egy zseblámpával és az 5 óra alatt kiolvastam egy könyvet. Már nincs sok könyvem hátra, amit ne olvastam volna el, úgyhogy eléggé gyorsan be kell fejeznem az utamat, vagy komolyan az a veszély lesz

kilátásban, hogy hirtelen halálra unom magam valamelyik éjszaka közepén. A légiforgalom pár vadászgépre és 3 Herculesre, illetve egy utántöltőre szorítkozott. A poén az volt, hogy volt olyan gép, amivel kétszer is találkoztam. Egyszer amikor indult az Őrjáratára, és mégegyszer amikor már befejezte, és úton volt hazafelé. Ez nagyjából mindent elmondott arról az eszement sebességről, amivel haladtam előre. Reggel 06:00-kor érkeztem meg Ománba, és az első utam a toronyba vezetett, hogy a legújabb fejleményeket megtudjam a személyem ellen indított eljárással kapcsolatban. Nem éppen jó híreket kaptam. Úgy néz ki, hogy nem igazán akarják megváltoztatni az álláspontjukat az ügyben a hatóságok, így meg mindig érvényes a számomra kiállított beutazási tilalom. Végülis túl sok választási lehetőséget nem adnak nekem. Most már számomra nincs az, ami megállítana engem, és ez nem is fog bekövetkezni. Ha meg estig sem érkezik pozitív válasz a pakisztáni hatóságoktól, akkor az éjszaka folyamán nekiindulok a következő szakasznak, és annak a repülésnek a kimenetele meglehetősen sok lehetőséggel kecsegtet.

## 16. nap (2001.11.06)

Hát ez a nap sem volt akármilyen! Mivel eléggé tisztában voltam azzal, hogy nem vagyok szívesen látott személy Pakisztánban, ezért úgy döntöttem, hogy ha már illegális az ember, akkor azt tegye éjszaka. Úgyhogy alig éjfél után indultam neki a nem éppen hosszú szakasznak. A 250NM-et eléggé tűrhető iramban tettem meg, nagy részét tenger felett. Koromsötét éjszaka volt, és egyszerűen a félholdon kívül semmi sem világított. Úgy döntöttem, hogy az éjszaka közepén megyek oda, mert akkor van esélyem arra, hogy valamiféle előnyöm legyen azokkal szemben, akik esetlegesen rám várnak. Hát ebből a meglepetésből nem sok minden lett, és ezt eléggé jól lehetett köszönni a békétlen bennszülötteknek. Szóval két és fél órás repülés után sikerült eljutni Pakisztánba, és itt várt egy jó kis poén. Amikor odaértem a reptérhez, az olyan sötét volt, mint amilyet ritkán látni. Még csak egy lámpa sem égett sehhol. Úgyhogy elég szép hasznát vettem a Holdnak és a GPS-nek. A GPS rásegített a pályairányra, a Hold tükröződő fénye a különböző tárgyakon a földön. Így elég szépen le lehetett tenni már a gépet. Leszállás után a gond az volt, hogy tankolni kellene. Így elgurultam a toronyig, ami persze totál üres volt. Na ekkor kivonult vagy tíz ember, és az egyik abszolút érthetetlen angolsággal, kijelentette, hogy a fogva tartanak, amíg a hatóságok nem jönnek ki. Végre valami jó hír! A "hatóságok" nem sietették el a dolgot, és alig 2 óra múlva voltak ott értem. Ez a szedett-vedett társaság talibán-barát emberekből állt, és annyi közülük volt akármilyen hivatalos szervezethez, mint nekem. Végülis őket az jobban érdekelte, hogy én egy nyugatról származó ember vagyok, és végre van valaki, akin kitölthetik a dühüket. Elvittek a reptérről és összesen csak a hátizsákom bírtam magammal vinni, amiben a laptopon, satellit-telefonon, irataimon és pár térképen kívül nem volt semmi. Igazából nem tudom mi is volt a szándékuk velem, mivel semmi mást nem csináltak, mint bezártak egy sötét szobába és kész. Egy bedeszkázott ablakon keresztül láttam, hogy kezd világosodni. A táskámat nem vették el, de nem akartam ott nekiállni kotorászni benne, mert nem lett volna jó, hogyha éppen akkor belép valaki, és látja mik is vannak nálam. Akárhogyan is nézzük a dolgot, ezek eléggé az életben maradáshoz szükséges dolgok. Hihetetlenül lassan múlt az idő!! Egy idő múlva bejött egy ember, és eléggé tört, de érthető angolsággal elkezdett etetni mindenféle hivatalosnak látszó szöveggel. Elmondása szerint engem azért fogtak el, mert bezárt reptérre szálltam le, és különben is nincsenek rendben a papírjaim. Még az első indoklást el is hittem volna, de a második kijelentésével már nagyon elárulta magát, mivel egyetlen egy szépséghiba volt az egészben: nem is kérték még el megnézni a papírjaimat! De persze azért azt se felejtsük el, hogy engem már vártak a reptéren. Abból ítélve, amit láttam azokon, akik maradásra kényszerítettek, már pár napja ott sátoroztak a reptéren, szóval nem valami spontán dologról van szó az ő részükről. De sebaj. Ez a beszélgetés megtörtént eléggé szabályos időközökkel. Valószínű céljuk az volt, hogy még attól is elvegyék a kedvem, hogy kérdést tegyek fel. Én nem kérdeztem, úgyis tisztában voltam vele, hogy felesleges olyan kérdést feltenni, amire ő úgysem tud válaszolni, nekem pedig megvannak a saját elképzeléseim az igazi válaszról. Szóval szépen üldögéltem a sarokban, és próbáltam aludni az éjszakai repülés után. Amikor

kezdett sötétedni és megint egy kellemes demagóg beszélgetésben voltunk, akkor kijelentettem, hogy a papírjaim a repülőben vannak, és különben is nekik semmi joguk ahhoz, hogy engem fogva tartsanak. Azt a meglepődést, ami a fickó arcán volt, nem fogom elfelejteni sokáig. Egész nap többször is beszélt hozzám, de én még csak válaszra se nyitottam a számat, és akkor most teljes hirtelenséggel két egész mondatot is mondtam neki! Mérgében kiment, majd visszajött két katonával, és lenézően azt mondta, hogy menjek vissza a katonákkal a géphez, és hozzam el a papírjaimat. Borzasztó, hogy néha milyen szépen lehet indirekt módon befolyásolni az emberek cselekedeteit. Ezt akartam elérni, sőt még többet is sikerült elérnem, mivel csak két katonát adtak mellém, és én többre számítottam. Visszagyalogoltunk a repülőhöz, és akkor volt az, hogy nem sokon múlt, hogy szívrohamot kapjak! Mialatt oda voltam, a gépet úgy ahogy volt kipakolták! De ezt lehet nagyjából szó szerint venni. Se ruha, se enivaló, se felszerelés, de meg csak a check listákat is elvitték (bár nem tudom minek). A gép ott állt, kitárt ajtóval és teljesen üres volt. Erre egy eléggé megható hattyú halálát kezdtem el játszani, aminek az eredménye az lett, hogy két ember, akik a fosztogatók közül maradtak ott a repülőnél, odajöttek és elkezdtek vitázni a két katonával. Na itt volt az ideje, hogy valamit csinálni kelljen, és úgy döntöttem, hogy barátkozok. Úgy látszik, a porral oltóra nem volt szükségük, mert azt otthagyták. Rövid bemutatkozás és gyermekkor elmesélése után megtankoltam a gépet, és nekiindultam, hogy folytassam az utam. A barátkozás mellékhatása egy törött borda lett a részemről.

## 17. nap (2001.11.07)

Amikor felszálltam Gwadar kivilágítatlan reptéren, akkor már 22:55 volt. Úgy döntöttem, hogy ami belefér, azt kihúzom a gépből, és nem szállok le Gwadar-ban. Ha szerencsém lesz az időjárással, és nem kapok erős ellenszelet, akkor minden további nélkül lehetséges az utat kivitelezni. Ami kicsit aggasztott, hogy semmi esélyem eljutni egy tankkal Indiába. Ez számomra azt jelentette, hogy meg egy alkalommal le kell szállnom Pakisztánban, és fene tudja, hogy a kommunikáció és a helyzet milyen ahhoz, hogy ne kerüljek gondba ott is. Tudtam, hogy ez lesz a leghosszabb szakaszom, és a kényelmetlen ülés csak ront azon a szituáción, hogy alig bírok ülni a törött bordám miatt. Viszont konstatálhattam, hogy nincs semmi, ami alapján repülhetnék. A GPS-t elvitték, és a nagy Pakisztán térképem is odaveszett. Ami volt nálam, az egy eléggé primitív Ázsia térkép, és az alapján vettem fel az útirányokat. Az elgondolás az volt, hogy még ha nem is szállok le, de akkor is útba esik Moenjodaro, és ezt ki kellene használni arra, hogy legalább azt lássam, nem tévedtem-e el. Úgyhogy egyenesen oda vettem az irányt. Abszolút eseménytelen út után, több mint három óra elteltével kereszteztem Moenjodarot, és egyenes utat vettem Bahawalpur felé. Az üzemanyag már fogyóban volt, és tudtam, hogy a 45 perces tartalék nem lesz meg leszállás után. De kijelentettem, hogy jelen pillanatban az lenne a legkevesebb, ha valaki amiatt csesztetne engem, hogy nincs meg leszállás után az előírt mennyiségű tartalék. A Hold csökkent, és most már nem vetett akkora fényt, mint tegnap vagy az azelőtti napokon, és ez egy cseppet aggodalommal töltött el abból a szempontból, hogy mi lesz, ha megint egy kivilágítatlan reptérre érek. Persze, hogy arra értem! Nem egész két órával később megérkeztem egy kivilágítatlan reptérre! Szerencsémre amikor bejelentkeztem a reptér frekvenciáján, egyszer csak felgyulladtak a fények, és az embernek hirtelen olyan érzése támadt, mint amikor este felkapcsolják a kirakatsfényeket az üzletekben. Egy eléggé amerikai akcentusú ember szólt vissza rádión, és miután tisztáztuk, hogy ki is vagyok, és mit akarok, valamint nem áll szándékomban belerepülni semmiféle toronyba vagy ilyesmi, leszálltam. Odagurultam a toronyhoz, és ott már vártak rám. Ez alkalommal nem talibán-barát emberek, hanem pontosan az ellentétje. Pár amerikai volt, akik a reptéren tartózkodtak, és civil segélyszállítmányok továbbításával foglalkoztak. Szóval civilek, legalábbis ami a ruhájukat illeti. Volt velük egy orvos is, aki megvizsgált, és igazából sokkal több új dolgot nem tudott mondani, mint hogy el van törve két bordám, és pár zúzódásom van. Azt mondták, hogy maradjak ott velük a mai napra, oda úgysem menne senki se értem. Úgyhogy annak ellenére, hogy ekkor már hajnali öt óra körül járt az idő, lefeküdtem aludni. Most pihenéssel töltöm az időm. Telefonáltam Indiába, és szóltam,



hogy holnap érkezek majd meg. Beszereztem pár térképet is, hogy legalább legyen min megtervezni az utolsó szakaszt. Miért kellett nekem fűzős cipőt hoznom magammal az útra?!?!?!?

## 18. nap (2001.11.08)

Eljött ez a nap is! Egész jót aludtam, és ráadásul sokat. Úgy látszik az elmúlt pár nap dolgai egész jó hatással voltak az alvóképességemre. Mindenesetre miután felébredtem és sikerült megértetni saját fejemmel, hogy már csak egyetlen egy szakasz van hátra, és ráadásul egy elég rövid szakasz. Az, hogy az előkészületek milyen szinten is folytak, arra jobb nem is gondolni. Ami a pakisztáni időjárást jelentette, arról kb. annyit lehetett tudni, hogy "időjárás az van.....valamilyen". Ami az indiai részt illette, arról több információ volt, mivel utána telefonáltam a dolgoknak. Végülis az útvonal megtervezése után üzentem a gép tulajdonosának, aki már a múlt héten megérkezett Delhibe a családjával, és már kicsit aggódva tekintett arra a tényre, hogy meg mindig nem érkeztem meg. Végülis úgy döntöttem, hogy kora délutánra tervezem be a megérkezést, hogy valamennyire elkerüljem a forgalmi dugót a reptéren. Úgyhogy egy nem éppen élvezhető reggeli után fogtam magam, a gépet és a felszerelésem megmaradt darabjait, és nekiindultam az utolsó 300NM-nek. Az időjárás tökéletes volt, és minden jól működött. Az indiai határt 10:11-kor léptem át, és onnantól kezdve már nem történhetett semmi olyan, ami megakadályozhatta volna azt, hogy be tudjam fejezni az eposzt, ami 18 nappal ezelőtt kezdődött közel 4500NM-vel innen, Európa északi felében. Amikor odaértem a reptérhez, akkor pontosan azt találtam, amivel számoltam. 13:06-kor landoltam, mint első a sorban a beérkező gépek közül. Utánam már kezdett növekedni a sor, és pontosan ez az a sor, amit el akartam kerülni mindenáron. A parkolónál már ott várt a fogadóbizottság. A tulajdonos a családján és jövődöbeli kollégáin kívül még valami helyi újság riporterét is elhozta magával. Eléggé siralmas látvány lehettem, de hát ezek eléggé be voltak indulva az elmúlt közel húsz nap történéseire. Úgyhogy jó két órán keresztül nem bírtam elszabadulni. Minden esetre a gépet átnéztem, hogy minden rendben van rajta, és átadtam a tulajnak. Ezzel a részemről szépen befejeződött az SE-GNL eposz. A szállodában az első utam egy teli kád forró vízbe vezetett, ahol eléggé tartósan áztattam magam. Haza a repülőjegyet az első alkalmas szabad gépre kértem.

## Epilógus

Amikor az ember befejez valamit, akkor meg szokott állni egy kicsit, hogy a történeteket összegezze és értékelje. Most itt a repülőn, útban hazafelé van épp elég időm, hogy értékeljem az elmúlt hetek történéseit. Egy ilyen értékelő és összegző gondolkodásnak az szokott a vége lenni, hogy az ember kijelenti, mi az amit másképp vagy semmiképpen sem csinált volna. Ilyen dolgok nem fordulnak meg igazán a fejemben, mivel az első lépéstől kezdve az én választásom volt az, hogy megcsináljam ezt az utat, és pontosan azok az akadályok és szituációk lehetősége mondatta velem azt, hogy ez egy igazi kihívás, amit nem lehet kihagyni. Az biztos, hogy ha nem csináltam volna meg ezt az utat, akkor "szegényebbnek" érezném magam. Szegényebbnek, mert ilyen dolgot az ember nem túl sűrűn csinál az életében. A listámról ez a dolog hiányzott, és ha nem csináltam volna meg ezt, akkor ezzel kevesebbnek érezném volna magam a végelszámolásnál. Amikor elindultam, akkor biztos voltam benne, hogy meg lehet csinálni az utat. Amikor félúton voltam, akkor meg mindig biztos voltam benne, sőt amikor megérkeztem akkor már tudtam, hogy tényleg meg lehet csinálni, és meg is érte! Most, hogy itt ülök egy kényelmes székben (miért nem ilyet szereltek a PA28-ba?????) és úton vagyok hazafelé, egy dolog az, ami semmiképpen nem ugrik ki a fejemből. Ha még élek jövőre ilyenkor, akkor egy másik nagy feladat áll előttem: hazavinni a gépet Svédországba! Tudom, hogy beteg vagyok, mert még haza sem értem, és már azon gondolkodom, hogy miképpen is lehetne hazavinni majd a gépet jövőre. Szóval ami a mostani utat illeti eléggé érdekes volt. Részben azt kaptam amire számítottam, viszont van, ami jobban sikerült mint terveztem. Be kell vallanom, hogy részben ami aggodalommal töltött el az indulás előtt, az az esetleges technikai problémák az út során. Viszont ezt eléggé szerencsésen megúsztam, összesen egy kis apró

rakoncátlankodó cigarettagyújtóval. Bár az utolsó pár napon valami nem volt tökéletes a motorral. Véleményem szerint a sivatag finom por homokja feküdt meg a motor gyomrát, és én azzal kezdeném most a dolgokat, hogy egy alapos tisztítást csinálnék nem csak a motoron, de nagyjából az egész gépen. Ami a nehézségeket illeti repülés szempontjából, nem volt semmi különös egészen addig, amíg ki nem fosztották a felszerelésem. Bár onnantól kezdve már inkább a szükség volt az, ami arra vitte az embert, hogy továbblépjen, és azt is előre, és nem hátra. Az, hogy éjszaka repülni egy kivilágítatlan reptérre egy Ázsia térképpel a kézben, olyan dolog, amit nem tanítanak a pilótaiskolákban, és még csak nem is próbál ki ilyet az ember poénból, amikor otthon repked össze-vissza. Ez egy dolog, amit vagy megcsinál az ember, amikor szembekerül vele, vagy nem. Ez megint olyan volt, ami nem vet rám túl jó fényt a légügyi hatóságoknál. Bár épp elég olyan dolog volt ezen az úton, amiért meg lehetne vonni a repülési engedélyem egy jó időre. Végülis a kérdés az, hogy megérte-e elvállalni és megcsinálni ezt az utat? Egy kérdésre, egy másik kérdés a legjobb válasz: Miért ne érte volna meg??

## PA28-161

A PA28-as egy igen elterjedt repülőgép típus a kisméretű kategóriában, valamint a Cessna-val kéz a kézben uralja az iskolagépek osztályát is. Nem egy mai konstrukció, viszont annál nagyszerűbb és békésebb a szerkezete. Ezt a gépet szinte hihetetlen nehéz úgy vezetni, hogy spin vagy ehhez hasonló brutális eredményt érjen el vele az ember. Nem tartozik a gyors és kényelmes gépek közé, viszont arra, hogy az ember elrepüljön A-ból B-be, és ott tegyen pár kört a város fölött, kiválóan megfelel. Technikailag a gép egy 160LE-s motorral van felszerelve. Merev propeller szerkezetű és ezzel a motorkonfigurációval szerény 110-115 kts utazósebességet biztosít. Gyárilag a top magasság 11000ft-nak van megadva, ami természetesen még korántsem jelenti azt, hogy ez úgy is van. Nem nevezhető egy óriásnak a méretei alapján, ami 10.7m fesztáv, 7.3m hossz és 2.2m magasságot foglalnak magukba. A maximális felszálló súly 1107 kg, ez azt jelenti, hogy a hasznos teher amit a gépbe lehet tömni, az 411 kg-ra jön ki (ebben benne van a gépben található személyek is, még ha nem is mindig hasznosak a repülés szempontjából). Üzemanyag szempontjából 182 l benzin fér a szárnyakba összesen. A gép méretéhez képest eléggé betonigényes. Felszálláshoz 490-500m, leszálláshoz 350-360m-re van szüksége.

### VFR

Visual Flight Rules. Azt jelenti, amikor a repülés vizuális meteorológiai körülmények (VMC) között történik. VMC azt jelenti, hogy látótávolság 5NM, 1000ft vertikálisan, és 1NM horizontálisan, szabad a felhőktől. Speciális VFR (SVFR) engedélyezhető a légiirányító által, amikor a VFR gép [IMC](#) körülményekbe kerül.

### IMC

Instrument Meteorological Conditions; amikor az időjárási minimum a [VFR](#) által engedélyezett alatt van

### IFR

Instrument Flight Rules; amikor a repülés [IMC](#)-ben történik. A legtöbb repülés az irányított légtérben IFR vagy SVFR kategóriába tartozik.