



## A levegőben magukra maradtak

# Bakó Attila: a BBC jelentette, az északi torony összedőlt

**Tíz évvel ezelőtt érte Amerikát történelme eddigi legnagyobb légi terrortámadása. Ezen a napon két rutinos, jól képzett pilóta – Móczán János és Bakó Attila – épp New Yorkba repítette a Malév gépét, nyolcvanöt utassal a fedélzetén. Mégis volt néhány óra, amikor a két pilóta magára maradt a légtérben. Hivatalos értesítés és utasítás híján nekik kellett dönteniük arról, hogyan tovább. Minderre Bakó Attila – aki eredetileg vadászpilóta volt – emlékezett a lapunknak adott interjújában.**



– Tíz évvel ezelőtt még voltak hosszú távú járatai a Malévnak, így közvetlenül el lehetett jutni Budapestről New Yorkba. A 2001. szeptember 11-i gépen ön volt az egyik pilóta. Mennyiben volt más az aznapi indulás?

– Alapvetően minden ugyanúgy zajlott, mint máskor, ment minden a maga útján. Úgy nyolcvanszázalékos volt a gép foglaltsága, ami azt jelenti, nyolcvanöt utassal készülődtünk a felszálláshoz. A kapitányi teendőket Móczán János kollégám látta el, én a senior first officer, azaz a vezető első tiszt voltam. Zökkenőmentes indulásunk volt, és kifejezetten jó időnk. Miután hosszú távot vezettünk, nem kellett sietnem a papírmunkáival. Londonnál jártunk úgy másfél-két óra múlva, amikor is a repülési tervet – mint mindig – újra kellett egyeztetni az irányító központtal.

– Ennek mi volt az oka?

– Ez rutineljárás. Az eredeti utazási tervben szereplő körülményekhez képest ugyanis – akár jelentősen – megváltozhatnak az időjárási feltételek, ami az útvonal áttervezését is eredményezheti. Vannak a légtérben „kilépőkapuk”, amelyek az időjárásnak megfelelően változnak, s emiatt is kell az adatokat frissíteni. Ennek részét képezi az az információ, hogy tudjuk, ha – ne adj’ isten – meghibásodik egy hajtómű, adott időn belül le tudjunk szállni. Ez tartalmazza, hogy hány percen belül kell lennie egy reptérnek egy olyan sugarú körben, amelynek az eléréséhez az üzemanyag biztonságosan elegendő. Bár az is igaz, a vezetési rutin is számít abban, hogy milyen gépet mekkora magasságban tud valaki elvinni. A tapasztalt pilóta egy hajtóművel is el tud repülni két órát.

– Amikor Londont elhagyták, már érzékelhető volt, hogy valami történhetett?

– Még nem. A stewardessek Londonig felszolgálják az enivalót, majd jön a „public relation time”, amikor az utasok bejönnek a pilótafülkébe. Ez mindig nyugodtabb szakasz a repülésben. Úgy az óceán közepén jártunk, amikor mi, pilóták is elkezdtünk enni. Azt tudni kell, hogy nekünk mindvégig három rádiót kell hallgatnunk: a kommunikációs csatornát, itt az irányítás jön be, a vész- és a társasági frekvenciát. Aznap én voltam a „beszélő”, aki ezeket kezelte. Közben majszolgotok, egyszer csak hallom a vészjósító kérdést: „Srácok, hallottátok, három gép ment össze New York fölött?” Micsoda?! – állt meg az ütő bennem egy pillanatra. Jól hallottam? S füleltem tovább. A társasági frekvencián egyre többen osztották meg információikat arról, hogy Amerikában valami történt.

– Nem esett pánikba?

– Nem, mert ekkor még szinte el sem hittem, hogy valami nagyon komoly dolog történt, hiszen semmiféle hivatalos értesítést nem kaptunk. Rögtön szóltam a kapitánynak, hogy valami baj van. Majd úgy döntöttünk, hogy a Stockholm Rádióon keresztül próbálunk meg pontosabb információkhoz jutni. Ez olyan berrádiós rendszer, amelyen bárkit össze tudnak kapcsolni a saját ügyeletes forgalmi igazgatójával. Igen ám, de ez a frekvencia folyamatosan foglalt volt, hiszen minden repülő ezt hívta. A másik frekvencián azonban egyre-másra hallottuk, hogy a Lufthansa meg a többi repülőjárat sorra fordul vissza.

– Ha jól értem, a külvilágból véletlenszerűen beérkezett értesüléseik voltak, ám hivatalos tájékoztatást vagy utasítást nem kaptak.

– Igen. Ott, a levegőben, az óceán fölött ketten maradtunk, s rövidesen dönteni kellett. Ekkor beszólt egy British Airways-pilóta, hogy srácok, itt van egy BBC-frekvencia, álljatok rá. Be is hangoltuk a BBC-t, és az élő adásban közvetítette, hogy mi történik New Yorkban. Hallottunk síró, jajveszékelő asszonyt, akinek a szeme láttára ment bele a toronyba az egyik repülő. Közben a mi gépünk meg egyre csak ment előre, elértük a húszas, majd a harmincas hosszúsági kört, de az irányítás még ekkor sem közölt velünk semmit. Egyébként ennél a pontnál adnak át minket a kanadai légi irányításnak. S ekkor érkezett a BBC-n a bejelentés: The north tower collapsed. (Az északi torony összedőlt.) Olyan döbbenet lett úrrá rajtunk, mint még soha. Na, ekkor hívtuk be a főstewardesszt, és mondtuk neki, hogy itt valami nagy zúr van. Ez a repülés negyedik óráját jelentette, s ekkor ugyan áttértünk a kanadai irányításra, de ők sem mondtak semmit. Ha feketén-fehéren bementék volna, hogy megtámadták Amerikát, mindenki menjen, amerre lát, akkor nyilván azonnal visszafordulunk. De nem, maradt a bizonytalanság. Valójában magunk jöttünk rá, hogy itt tényleg nagy a baj.

– Mit tudtak tenni?

– Magunktól készítettünk stratégiát, amelynek első pontja az volt, hogy az utasokat biztonságosan el kell helyeznünk. Na de hová menjünk, hol tudunk leszállni, s addig elég-e az üzemanyagunk? Kigondoltuk, hogy elmegyünk Torontóba, ott ugyanis van Malév-képviselet, s az utasokat is el tudjuk helyezni. Ha ez nem megy, Montrealt célozzuk meg. Eközben elértünk az ötvenedik hosszúsági fokig, s itt végre belépett a légi irányítás. Megkérdezte tőlünk: „Hová akarnak menni?” Mondtuk, hogy New Yorkba. Erre: „Oh, all America is closed.” Szóval, oda aztán nem, mert egész Amerika zárva van – mondta. Aztán hallottuk sorban: „Toronto: For you closed, Montreal: For you closed.” Majd ajánlottak három kisebb leszállóhelyet, amelyek közül Gandert választottuk, mert az útvonalon volt, és ott volt a legjobb az idő is. Hat és fél óra repülés után végre megérkeztünk a kanadai Ganderbe, amely az amerikai földrész legkeletibb pontja, innen van a legkisebb távolság az európai szárazföldre.

– Ez idő alatt nyilván az utasok is értesültek arról, hogy Amerikába nem jutnak el. Nem tört ki pánik?

– Szerencsére nem, mert amennyi információhoz jutottunk, azt mind megosztottuk az utasokkal is, akiknek a megpróbáltatásai ekkor még korántsem értek véget, hiszen a landolás után még tizenkét órát töltöttek a fedélzeten. Itt már sikerült a Stockholm Rádióon keresztül beszélnünk Budapesttel. Azt mondták, hogy nem számít a munkaidő, tankoljunk meg, és induljunk haza. Mi meg mondtuk, hogy ez nem megy, mert előttünk és utánunk is végeláthatatlan repülőgépsor áll, be vagyunk zárva, meg sem tudunk mozdulni. Ekkor ők sem tudtak mit mondani.

– Ganderben meddig maradtak?

– Négy napig. Ám tizenkét óra alatt szervezték meg a ganderi hatóságok a hirtelen nyakukba szakadt harmincnegyzet gép utasainak elhelyezését, ami profi munka. A reptéren egyébként huszonkét amerikai és tizenhat külföldi repülő vesztegelt. Az utasokat sportcsarnokokban, iskolákban és templomokban helyezték el. A magyarokat először egy tűzoltóság szállásolták el, majd onnan jobb körülmények közé, egy katonai támaszpontra vitték. Egész Gander süttő-főzött, élelmiszersomagokat készített, amikből mindenkinek jutott. Megható volt. Másnap délutánra összehívták a légitársaságok személyzetét. A miénk – annak rendje és módja szerint – malévos egyenruhában jelent meg az eligazításon. Ott derült ki, hogy mi egyedül mentünk el egyenruhában. Rengetegen jöttek oda hozzánk, amikor kiderült, hogy ezek az elegáns emberek a magyarok. Sokuknak voltak ugyanis magyar felmenőik, s még ha kevésbé is tudtak a

nyelvünkön, hallgattuk a beszámolóikat: kinek a nagymamája, kinek a töltött káposzta jutott eszébe az óhazáról. Akkor olyan jó volt magyarnak lenni! Aztán ismertették velünk az evakuálási tervet, hogy mely légitársaság mikor kerül sorra. Flottul ment minden, és nagyon kedvesek voltak a helybéliek. Még programokat is szerveztek nekünk. Barátságok is szövődtek. Megesett, hogy épp egy kisáruházban vásárolgattunk, amikor a bolti hangosbemondón például a Lufthansa személyzetét tájékoztatták arról, mikorra, hova menjen. Aztán számunkra is eljött a visszautazás időpontja. A tragédia kedden történt, mi vasárnap landoltunk Pesten. Krakkónál azonban elromlott az egyik generátorunk, de már ez sem számított, csak hazajöhessünk.

– Várta önöket díszdelegáció?

– Igen, még egy szál rózsát is kaptunk. Ám nem telt el sok idő, amikor megérkeztünk, hogy megkérdezzék: miért nem fordultunk vissza még szeptember 11-én? Visszakérdeztem: Hogyan? Mire fel?! Hiszen odafent, a levegőben semmiféle hivatalos utasítást, információt nem kaptunk arról, hogy mi történt, s mitévők legyünk!



### **Mádl Ferenc levele Gander polgármesterének**

Tisztelt Polgármester Úr!

Hazám, Magyarország polgárainak nevében szeretnék köszönetet mondani azért az önzetlen segítségért, amit az Egyesült Államok elleni terrortámadás miatt külföldön maradt magyar utasoknak nyújtottak.

Az Önök városának lélekszáma a „váratlan vendégek” látogatásával egyik pillanatról a másikra megkétszereződött. Mindez azonban nem fejetlenséget, ellenérzést szült, hanem ritkán tapasztalható vendégszeretetet. A barátságos fogadtatás és vendéglátás nemcsak segítette a hazájuktól, családjuktól távol lévő honfitársainkat, de megható kedvességükkel, figyelmességükkel könnyebbé tették számukra ezeket a nehéz napokat.

Gander polgárai a körülményekhez képest a legmesszebbmenőkig gondoskodtak magyar vendégeikről. Nemcsak lakhelyet és ellátást biztosítottak számukra, de arra is figyeltek, hogy a hétköznapi élethez szükséges eszközökben se szenvedjenek hiányt.

Büszke lehet a városra, amelyet irányít. Büszke lehet az ott élő emberekre, akik ezekben a szörnyű napokban is azt a hitet erősítették, hogy a szolidaritás, a másokra való önzetlen odafigyelés teheti

boldoggá e világ lakóit.

Magyarország új barátja talált az Önök városában. Hálás szívvel köszönöm még egyszer az önzetlen és baráti segítséget.

2001. szeptember 19.