



A didergő megélhetési riporterek főnökének kékülő ujjbegye lassan felénk lendült az indulás előtti sajtófogadás alkalmával. Nem kellett nagy éleslátás ahhoz, hogy a 173 Bamako-induló közül miért épp a mi ordítóan ótvaros gépünket válassza, hiszen Otto von Robur – a gép tulajdonosa – erről minden tekintetben gondoskodott. A jármű tetején izléses tetőteraszt rendezett be, melynek kacathegyei önmagukban is irritálhatták az ily látképekre kellően nem felkészített polgári lakosságot. E kellemes plató elülső részét a kényelmes kagylófotóly (azaz a pótkerék) foglalta el. Mögötte a sivatagi utazók kelléktárának tekintetében kétségkívül ritkán fellelhető vízisíben, valamint a szintén kísérleti célból odadrótozott snowboardban lehetett gyönyörködni. Az Országos Elmeógyógyintézet dolgozóinak nem csekély szerencséjére csak a kiválasztottaknak fejtettük ki elméletünket, ami szerint a Szahara ergje – azaz a fűtőhomok – vízisíelhető – ezt azonban a gyakorlatban is be kívántuk bizonyítani. Ehhez kellett a sí és a deszka. Az elméleti elhajlás gyanúját tovább erősítette a külső megfigyelőben egy ótvaros kerékpár és a fa légcsonarú siklóernyő jelenléte is...

⊕ SZÖVEG: SZIRMAI GÁBOR

A ROBUR ÚJRA HÓDÍT „HONECKER BOSSZÚJA” A SZAHARÁBA MEGY

A következő percekben az elvárásoknak megfelelően elégitettük ki az újságírók vér- és szenzációszomját. Ezzel szemben a starthely-bevásárlóközpont fogyasztói betontömbjének lejméhes étterem-tulajdonosait már nem tudtuk lázba hozni: a kínai unottan hajtóművemre pillantott, ahol kollégájának árleszállított cipőjét fedezhette fel. Ezek után kérés nélkül a tapintatosan „zónaadag”-nak nevezett, redukált menüt lökte elém a beégetett programú business-mosoly kíséretében.

A himnusz hangjai lassan úgy haltak el a hátunk mögött, ahogy az ország gazdasága. A „Honecker bosszúja” feliratú Roburral tovasuhantunk a sivatag felé.

A Robur

A tengeralattjáró-hadviselés lenyűgöző drámaiságával, gépészeti csemegéivel, emberi vonatkozásaival, a pusztuláshoz való viszonyával számomra az emberi élet általános metszetét adja. Az élet során az ellentétek hirtelen, átmenet nélküli változásakor a dolgok, érzetek jelentősége sokszorosára domborodik ki, míg a monoton, hétköznapi proletár-létezésnél a benyomások jelentősége ellaposodik.

A parancsnoki toronyból a tenger csodálatos szépségének szemlélésekor egy hidroplán feltűnése azonnal a legsötétebb rettegést, halálképet hozta.

Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...

KIMUNKÁLT ŐS

Mindenkit érdekel járművének „jogelődje”. A képen egy II. világháborús Krupp-vontatót látunk, aminek gépészeti értelemben szintén van köze a Roburhoz

MAGASÉPÍTÉS

A felvétel kéjértékét egyfelől a dobozos UAZ jelenti, másrészt egy afrikai reppenés előkészülete. A Robur csomag-tartója magasabb, mint az UAZ-é, mégis pár száz méter magashól a kilátás az előbbieknél is értékesebb... (balra lent)



A ládákon megtaláltuk a legkényelmesebb ülést, én a gázolajos Wehrmacht-marmonkannákon a leglakályosabb fekvést. A gázolajat ugyanúgy „vér”-nek tekintettük, mint ahogy az acélcápák gépészei.

A fedélzeten való gondtalan sütkérezésből eszeveszett rohanás, az elsüllyesztett hajók piktogramjainak büszke festegetéséből páni félelem, a Leica-gépek blendéjének vagány tekergetéséből a gyorsmerülő tengeralattjáró Kingston-szeleptengelyeinek tébolyult forgatása lett.

Aki benézett a Robur oldalajtáján, az elülső szalon mögött egy tengeralattjáró-szint tanulmányozhatott, amely egy ilyen témájú film díszleteként is megállta volna a helyét.

Már a gép mennyezete is ezt sugallta, hiszen a sík járófelület feletti oldalfalak ívesen zárultak! Ráadásul az ablaktalan, hátsó oldalfalakra Robur von Otto lehajtható fekhelyeket csavarozott, melyeken a légénység a holmijait szórta szét. (A tengeralattjárókon a felettesi viszony többnyire baráti volt, nem volt rendmánia a holmik körül.)

Ahogy a tengeralattjárókon a földön a torpedók, rakatládák, ellátmány tette lehetetlenné a közlekedést, nálunk ugyanúgy ott voltak az élelmiszeres dobozok, szerszámok, akkuk, olajosflakonok. A tengeralattjárók minden holmiját ugyanúgy átjárta a gázolaj nemes illata, ahogy nálunk. Ahogy az előbbinél a hajótesthez képest hatalmas MAN motor rezgett az egész acélszivart, úgy nálunk sem lehetett semmit letenni az asztalra, azonnal lerezgett. A ládákon megtaláltuk a legkényelmesebb ülést, én a gázolajos Wehrmacht-marmonkannákon a leglakályosabb fekvést. A gázolajat ugyanúgy „vér”-nek tekintettük, mint ahogy az acélcápák gépészei. Gépészünk is párhuzamba vonható volt a tengeralattjárós kollégákkal, hiszen szenvedélyét jelentette a fáradt olajban való túrás.

Elégítéssel vettem tudomásul, hogy szervofék és szervokormány nélkül indultunk el, ezek a beteg találmányok így nem bosszantottak. A gép tekintélyét erősen növelte a matricázás, mely az eddigi hőstetteket térképpel mutatta [a tengeralattjárókon a toronyra festették bruttó regisztrertonna (BRT) feltüntetésével az elsüllyesztett hajókat].

A gép indulás előtti adatai biztónak ígértek. Számomra fontos, hogy az 1 lóerőre jutó súly minél nagyobb legyen, az 1 négyzetmilliméter csapágy- és fogaskerék-felületre jutó teljesítmény pedig minél kisebb. Roburunk sebessége normálmenetben ritkán lépte túl a 70 km/h-t. Önsúlyunk 3,5 t volt, míg terheléssel kb. 5,8 t. Az első nap 1300 kilométert tettünk meg, fogyasztásunkat 17 liter/100 km körülinek becsültük. Csak 76 lóerőnk volt, de elvárásaimat nem a lóerők, hanem a nyomatók elégitik ki.

Az U-bootok légénysége, ha végre partra szállt, szétett lábakkal, rövid léptekkel, testtől elálló karokkal lépkedett, hiszen a hajó állandó bólogatása, kígyózó imbolygása miatt mindenki bizonytalanul mozgott. Ezt hívták tengerészjárásnak. A Roburban ugyanez volt a helyzet. Az első héten alig szálltunk ki: a megállások pár percig tartottak, állandóan a gépben ültünk. Pofánk is „tengeralattjárós” arccá változott: borostás, napmentes okkerpozsgával.



A Bamako-futam

Be kell vallanom, hogy számomra az aszfaltozott úton való, adott időre történő távzágulás nem ad semmi örömet, élményt. Nekem a túrázás a felfedezést, ráébredést, megismerést, tapasztalatszerzést jelenti, nem a kitartást, ami ezen az úton alapvető követelmény. Ez természetesen nem ítélet, hanem egy másik érték hangsúlyozása. Képtelen lennék napokon át kialvatlanul vezetni, 100 kilométeres óránkénti sebességgel – a bamakósok tudtak! Kiváltképp csodáltam a motorosokat. Úgy egy hétig állandóan permetező, néha zuhogó esőben, keresztül a téli, hideg Európán, sátorban aludva érkeztek Marokkóba, ahol a helyiek beszámolója szerint rég nem látott szél és alacsony hőmérséklet várta őket. Különösen nyomasztó volt a BMW-s esete, aki induláskor még vígan, menyasszonyi fátyollal kedveskedett a riportereknek, ám a kitűnő elvű, de vacak programozói megvalósítású GPS-ének nyomkodása közben belerohant egy számba. Valahogy, nagy keservesen, gipszbe burkolva tovább folytatta, ami heroikus tiszteletet ébresztett bennem. Majd – immár óvatosan – félrehúzódott, ahol egy autó végérvényesen fellökte...

Nekem a túrázás a felfedezést, ráébredést, megismerést, tapasztalatszerzést jelenti, nem a kitartást, ami ezen az úton alapvető követelmény.

HÁROM KERÉKEN

Bár e járművek messze nem érték el a világháborús, oldalkocsihajtású hadimotorok (Zündapp KS750, BMW R75) színvonalát, mégis nagy gyönyörűséggel figyeltük bírkózásukat a homokban – mégpedig az aszimmetrikus hajtás miatt



HÁTRAHAGYOTT TETEM
A sivatagban sokszor a legbizarrabb tárgyakra bukkanunk. Ugyan hogy is mászhattunk volna kényelmesebben az autó alá, mint egy ilyen elhagyott utánfutó segítségével?!



HOMOKBA HATOLVA

Az összkerekhajtáson kívül elvárásnak tekinthetjük a (terep)-felező fokozatot, de a differenciálzár sem árt. A motor jó vonóerő-diagramja a homok fellazulása miatt szükséges. Az út tervezésekor fontos tudni, hogy a homok átdolgozása nagy többletmunkát (LE + benzintöbblet) igényel



KABIN, BEVETÉS KÖZBEN

A jókora és komfortos életér nagy segítség a viszontagságok elviselésében

(balra)

MÁR MEGINT... AHOGY MINDIG...

A kínzó defektek egyike. Azért – remélem – mindenki észleli, hogy a csomagtartóból egy kerékpár is kikandikál: a legvégső esetre...



Az első sokk

Már régen besötétedett, mély tudatlanságban hevertem az ágyamon Spanyolország déli részén. A dízel egyenletesen ordított, mindenki békésen szendergett. Hirtelen a gép teljes teste megvonaglott, az alváz felől csattanások-puffanások sorozata hallatszott, erős sivító hang kíséretében. Ottó oly határozottan üvöltött fel, hogy: „Állj meg!” – mintha senki sem hallotta volna, hogy valami egészen súlyos dolog történt. Én, amíg a gép összeviszsa csúszkált-kacsázott az úton, azonnal az ösztönös összehúzóadásban kerestem menedéket, várva, hogy felborulunk. Alattam a több száz liter üzemanyag kannái éktelenül csörömpölve borultak össze, a rosszul záródó tanksapkák alól bugyogott a gázolaj. Aztán hirtelen csend lett, s felugrottunk, felmérni a haváriát. A lámpák fénypázmájában siralmas látvány tárult eléink. A bal hátsó kerék gumijai cafatokban lógtak. Klasszikus durrdefektet kaptunk. Megdöbbenően gyorsan kezdtük meg a mentést, mintha előre megszerveztük volna, mindenki céltudatosan rohant valamerre: az emelőért, a jelzőlámpákért, kulcsokért. Nem telt bele negyedóra, újra úton voltunk – igaz, pótkerék nélkül.

Hirtelen a gép teljes teste megvonaglott, az alváz felől csattanások-puffanások sorozata hallatszott, erős sivító hang kíséretében.

... minden előzésnél összeszorítottuk fogunkat, mi lesz, ha megperdül a Robur, és nekicsattan a szembejövő 40 tonnás kamionnak?...

Defektek sorozata kísérte utunkat (14-ig jutottunk), ezt a problémát Afrikában tökéletesen nem oldhatja meg senki, ha afrikai gumiszereleőhöz megy az első pukk után...

Mindenki állandó defekt-stresszben töltötte perceit, félve lestük a gumikat a megállásoknál, minden érzékszervünk a sziszegő hangokra irányult, minden előzésnél összeszorítottuk fogunkat, mi lesz, ha megperdül a Robur, és nekicsattan a szembejövő 40 tonnás kamionnak?...

Egy hosszú útszakasz után végre megálltunk, mindenki szétszaladt, ám hátunk mögül vérfagyasztó kiáltás hangzott: „Valami sziszeg!” Mindenki futott vissza elkeseredve, már mászott a „tető”-brigád, hogy lekapja a pótgumit, egyikünk anyázva az emelők felé ballagott. Ottó a maga módján dörmögött, arcát elta- karva: „Hát miért?...”. Aztán más hang ütötte meg fületem: „Ereszt a kó-lásüveg!” – kiáltotta valaki. Ez okozta a pánikot, mely ugyanúgy megismétlődött a gázfőző sziszegése után. Nem akarok többé sziszegő hangot hallani! De azért én néhányszor finoman belesziszegtem az alvók fülébe!

A műszamár

A Bamako-futam legtöbb résztvevőjénél nem látam a mindenre kiterjedő, alapos felkészülést sem gépészeti (javítási), sem közlekedési, sem védelmi (fegyverzet) tekintetben. A többség csak látványos lámpákkal, trepnivel, vadráccsal készült az útra. [Próbaképp tettem egy körkérdést, megnevezve néhány alapvető anyagot (hogy kinél van konkrétan: csiszolópor, trombitalemez, műgyanta, 8-as szálcsavar?) A tíz megkérdezettből senkinél.] De a magas technológiával majd' mindenki bírt. Részemről nagy tisztelője vagyok a technikai haladásnak. Valaki mondhatná, hogy akkor miért utálkozom annyit korunk termékein, függetlenül attól, hogy az repülő, autó, hűtőszekrény vagy számítógép-e? Nos, nem a technikai vívmány a bajom, hanem annak alkalmazása, ahogy kiszorítja a régi szellemet, nemes anyagokat, gondos kivitel, átgondolt konstrukciót.

Egy UAZ-zal nagyjából együtt haladtunk. Hol mi kaptunk újabb defektet, váltótörést, szélvédőbetörést, hol az UAZ gyengékedett. De mindketten hazaértünk. Néhányszor befészkeltem magam az UAZ-ba. Egy ilyen alkalommal késő este táborhelyet néztünk, ahol a Roburral meg a Trabanttal véd- és dacszövetségre léptünk a mélységesen közletről érdeklődő helyiekkel szemben. A többiek már megálltak, vizsgálva a helyet: igazán néptelen-e? És hallgatóztak. Mert a közelben ólalkodókat leginkább a szamaraik-öszvéreik hangja árulja el.

Én is kikászálódtam, nyitván az UAZ hátsó ajtaját. Persze, a szovjet technika szelleme kísértetként lebegett az UAZ-ban: az ajtó nyitáskor hangosan felnyihogtak az egymáson elcsúszó lemezek, a gumiperemet már évtized óta elnyelte valami út menti árok. Már a talajon álltam, amikor aggódva jegyezte meg valaki: „Az előbb egy öszvér nyerített, menjünk tovább, jönni fognak!”

Titkon nyilván újra előidéztem a műnyerítést, de harmadszorra már megbuktam...



Nem a technikai vívmány a bajom, hanem annak alkalmazása, ahogy kiszorítja a régi szellemet, nemes anyagokat, gondos kivitel, átgondolt konstrukciót.

KAGYLÓFOTÓLYÜNK!

Alant a problémás emberek problémamegoldása. Az elmebeteg kategóriája összetartott (jobbra)

TÉNYFELTÁRÁS KÖZBEN

A homok az egyik kerécsapágyat is megette. De nemcsak a futóművel voltak gondok... (balra)



A kínai szintmérő pálca

Mielőtt még bárki holmi józsefvárosi piacról beszerzett, érintésre eltörő, fröccsöntött műanyag botra gondolna: a Robur előző útja során eljutott a kínai határra. A legszükségesebb karbantartási munkák után aztán már indult is Afrikába. Így nincs mit csodálkozni azon, hogy miért néztem olyan bambán, amikor a gázolajszint mérése során Ottó kérte a kínai palcát. A Robur ugyanis 400 liternyi alap(!) üzemanyagtartánnyal rendelkezett. A szintméréshez még Kínában törtek egy egzotikus cserjéről ágat, amely olyan jól bevált, hogy hazaérkezett Magyarországra. Az út folyamán az autó rejtett zugaiból folyamatosan kerültek elő mongol papírok, otragadt számszámok, konzervek a korábbi expedícióról...

A szintméréshez még Kínában törtek egy egzotikus cserjéről ágat, amely olyan jól bevált, hogy hazaérkezett Magyarországra.



GÓRCSŐ HELYETT

Az útra való felkészülés egyik legfontosabb eleme a mindenre kiterjedő számszám-, anyag- és eszközkészlet összeállítása. A jó szimatokat bizonyítja az orr mérete is! (jobbra)



GÉPÉSZETI BEAVATKOZÁS

A folyamatos teljes gázzal való motorhasználatot nem bírta a váltó. Kiiktattuk a negyedik fokozatot (balra)

A gép összetört

Elhagytuk Aleg városát és vele a hegyi sivatagot. A sivatagi utazók csak „Routie de l'Espoir”-nak, azaz a Remény Útjának ismerik azt a pár száz kilométeres, teljesen kopár, elhagyatott útszakaszt, amely a tengerig visz. Sehol sincs vízvételi lehetőség vagy lakott hely. Aggódunk, mert egyre erősödő visítást hallottunk a váltó környékéről. Megálltunk egy pihenőre, körülszimatolni a gépet. Egy újabb vizsgáló-indítás után gépi altestcsikorgásra lettünk figyelmesek. Alápillantva láthatóvá vált, hogy a sebváltóból kitért egy darab. Aztán erős, fémes kattogás hallatszott, és semmelyik fokozatban nem indult az autó, az olaj elfolyt. Ottó első sebességbe váltotta a gépet – majd a hangos csörömpölés jelezte: itt a vég lehet! Döbbenet ülte meg sorainkat, majd mindenki megtette javaslatát. Én a váltó olajjal feltöltését javasoltam úgy, hogy csavarokkal felerősítve egy lemezt szabjunk be a kitérés helyére, majd próbáljunk lendületből váltani – mivel menet közben talán a tört fogaskerekek megtalálják egymás fogait. A többiek csúnyán lehurrogtak. Ám végül más megoldás nem kínálkozott. Így vágtunk neki a sivatagnak.

A kormánynál Ottó mesteri vezetést mutatott be: egész napi kemény hajtás után rendkívüli előrelátással és precizitással működött. A jármű negyedik sebessége teljesen kiesett, első és második fokozata alig funkcionált. A többiek merev tekintettel meredtek előre a sötétbe, hogy időben jelezzék az akadályokat, hiszen még egy elindulás aligha ment volna. A pirkadattal együtt sikeresen beértünk Nouakchottba. Ám a reggeli csúcsforgalom már tombolt, s nem volt mit tenni, ki kellett kanyarodni a padkára az

A gép kiadta lelkét, és az addig talpon lévő is ruhástul dőltek le a fáradtságtól, hogy inkább a rémálmokat válasszák...

előttünk veszteglők miatt. Hirtelen nagyon súlyos probléma előtt álltunk. A gép kiadta lelkét, és az addig talpon lévő is ruhástul dőltek le a fáradtságtól, hogy inkább a rémálmokat válasszák, amik ez esetben jelentős vizsgálati perspektívát jelentettek.

Jármű Zsolt társunk kiszedte a váltót, s elkésztő látványban volt részünk: összetört fogak, kitért ház, megfeketedett csapágyak kandikáltak elő. Magunk alatt voltunk, nem volt megoldás.

Ekkor elérkezettnek láttam az időt a cselekvésre. Ki kell iktatni a negyedik sebességfokozatot és akkor az egyes-kettes sebesség sem akad. Már csak a módszert kellett kidolgozni, de ez számomra gyerekjátéknak tűnt. Nem úgy, mint meggyőzni a többieket az igazamról! Végül kiszedtük a törött alkatrészeket, a fogaskereket elvittük egy műhelybe, és lekapták a még meglévő fogakat. Ezután befoltozták a kartert, összeraktuk a szerkezetet. Ekkor viszont én dőltem ki. Elfáradtam az egyidejű szellemi és emberi küzdelemben, hiszen a diplomácia cselekvéssorozata – szemben a műszaki cselekvésekkel – nem tűri el a hibát. Ha egy technikai részletet elszúrok, abból van esély a javításra – de sokkal nehezebb ügy egy elrontott emberi kapcsolatot helyrehozni. Más-napi indulásunkat diadalmenetnek éreztem – hetedik defektünkig.



Egy robbanás

Senki se vádoljon azzal, hogy szépítem a valóságot és túlértékelem teljesítményünket! Ezért, aki a térképre pillant, és azt hiszi, hogy a saharai Targant-fennsík végtelen kősvatagjai, vad vadijai, egymástól több száz kilométerre eső sivatagi kútjai között életnek semmi nyoma, az egy évszázadot tévedett. Ezért a romantika iránti minden lelkesedésem dacára be kell valanom, hogy a Roburral egyszerűen lekanyarodtunk a burkolt útról, majd egy homoksávon egy mobiltelefon-relétorony alá álltunk éjszakára.

Jót aludtunk, nem úgy, mint amikor még késő éjjel is araszoltunk (pl. Echnotouan és Bojdour közt). Mindenki ingerült és álmos volt, mert a Dahla előtti utolsó helyőrség parancsnoka nem engedte, hogy a körzetében aludjunk. Nem volt ő rosszindulatú, kedvesen elmagyarázta, hogy neki csak egy pisztoly áll rendelkezésre, amivel nem tud minket megvédeni. A legközelebbi helyőrségi poszt 100 kilométerre volt, ezt céloztuk meg. Az elől ülők meredtek a sivatag monoton végtelenjébe, a gép hangja órák óta nem változott, tartottuk a hetvenes (maximális) tempót.

Néha találkoztunk ugyan járművekkel, de az elhagyatottság érzetén ez alig-alig változtatott. Hatalmas kamionok voltak, amik kihasználták az éjszaka hűvösét, hogy kíméljék a bronzsaikat. Miután elhaladtunk egymás mellett, még majd' egy óráig láttuk a hideg éjszaka horizontján fényeiket.

Épp egy kamion jött szembe, elvakultunk. Tompa, de hatalmas dörrenést hallottunk. A becsapó és napok óta nem szűnő szélvihar a menetszéllel még megnövelve tört be a járműbe. Vadul kavarogtak a papírok és textíliák. Valaki beverte a szélvédőt! Ottó nem esett pánikba: okosan nem is

ÍZLETES HAVÁRIA

A magas súlypont következményeként kiváló vitaminellátásban volt részünk!

A becsapó és napok óta nem szűnő szélvihar a menetszéllel még megnövelve tört be a járműbe. Vadul kavarogtak a papírok és textíliák. Valaki beverte a szélvédőt!

ROMANTIKA HELYETT

A sivatagban is felbukkanó műanyag hulladéközön dacára is megpihen szemünk a tradíciók hordozóin

A haváriaraktárból rögvést előkerültek a fűrógépek, pántok, szerszámok. Félóra múlva már mentünk is tovább befűzőfóliával burkolt gépünkkel.

fékezett, hanem még mentünk vagy öt kilométert, hiszen nem tudtuk, mit akart, aki betörte az üveget. A megállásnál elrendeztem pénzeimet, kézbe vettem gázaimat, majd meglapultam az út mellett, hogy a támadókat hátra kapjam. De nem jött senki, csak a sivatagi szél kavarta fűtyülve a homokot. Talán arra vártak a támadók, hogy rögtön megálljunk, és akkor lerohannak?...

A haváriaraktárból rögvést előkerültek a fűrógépek, pántok, szerszámok. Félóra múlva már mentünk is tovább befűzőfóliával burkolt gépünkkel. Nem erőltettem, hogy mi csináljuk a javítást, mindenki fáradt volt. A helyiek technológiai fegyelméről, előrelátásáról azonban nem nyilatkoznék. Ha azt gondolnánk, hogy valami fatális véletlen következtében eltörték az ablakba vett drága plexitáblát, tévedünk! Nem egy táblát törtek össze! A lábbal betaposott tábla repedéstömegei, a pontatlan kivágás, a túlságos megfeszítés egészen hazaútig indokolta a résztvevők mélyről jövő megjegyzéseit. Pedig az ablaktáblákat még csak nem is ívelten kellett behelyezni...

A Robur nem maradt végérvényesen Afrikában – szemben a futam legtöbb járművével. Épségben hazatért. Még a kályháját is sikerült megjavítani, pedig az többször is megviccelt. Egy parkolóban nem indult rendesen, és a forró fémre ömlő nehézolaj a hadászatban megismert ködösítő elvén úgy beborított mindent, hogy a működből előbukkanó, pánikba esett kamionosok porral és halonnal oltókkal hadonásztak a Robur körül. Szerencsére nem jelent meg hatóság (ami, mint tudjuk, „barát a közlekedésben”: EU-konform rendőrautó oldaláról olvastam...)