

2014. augusztus 13.

Írta: [szórád tamás](#)

A cikk eredetije: http://airbase.blog.hu/2014/08/13/harom_generacio_i_resz címen olvasható

Három generáció - I. rész



A repülésben nem ritka, hogy a mesterség apáról fiúra száll. Így volt ez a Szappanos családban is, ahol immár a harmadik generáció hivatása a repülés. Történetük annyiban tér el a megszokottól, hogy a harmadik generációt egy hölgy képviseli.

Szappanos Nóra százados, az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis másod-helikopterpilótája, a Mi-8-as, Mi-17 közepes szállítóhelikopterek fülkájében a jobb oldali ülés az övé. Egy építészmérnöki kariert adott fel a forgószárnyas repülésért.

- Az első emlék négyéves koromból van. 1984-ben Békéscsabán volt egy motoros repülő világbajnokság és már akkor megfordult a fejemben, hogy majd egyszer én vezetem a repülőt. Ezt kevesen hiszik el, hiszen négyéves korából kevés emléke van az embernek.

Nagyapám huszonegy évig dolgozott a békéscsabai reptéren és a testvéremmel rengeteget jártunk ki hozzá. Sokat dolgozott, de, ha tehetett

velünk is foglalkozott. Nekünk egy nagy élmény volt, nem csak reptér volt, hanem játszótér is.

Aztán apa, aki helikoptervezető volt, ide, a bázisra is behozott néha, ha nem volt, aki vigyázzon ránk. 1999-ben elkezdtem vitorlázni a szandai sportreptéren. Már korábban is szerettem volna, de nem engedték. Aztán az öcsém közölte, hogy megy repülni, mire én azt mondtam, hogy na, ki ne találjátok, hogy engem kihagytok! A család nem akarta, mindig volt valami kifogás, de én eldöntöttem, hogy megyek és kész! Valahogy így kezdődött.

Az építészet úgy jött, hogy az ábrázoló geometria tanárom biztatott, hogy legyek építészmérnök. Elvégeztem az építészmérnöki főiskolát és még mindig nem volt bennem, hogy pilóta legyek. Valahogy tudatosan nyomtam el magamban, azzal, hogy nőként nincs esélyem. Pedig valahol belül tudtam, hogy repülni akarok. Még apa kérdésére sem mertem megmondani, hogy az szeretnék lenni, ami te! Mindenfélét kamuztam és gondosan kerültem, hogy valójában mi érdekel.



Miután lediplomáztam, három évet dolgoztam építészmérnökként, és jól is ment a dolog. Közben kijártam a sportreptérre vitorlázni. Ott jöttem rá, hogy nem azt csinálom, amit kéne. Egy An-26-os fordulózott alacsonyan és nekem akkor esett le, hogy miért nem érzem teljesen jól magam abban, amit csinállok. Pedig szerettem, jó feladatokat kaptam, és nagyon sokat dolgoztam.

Egyszer megemlítettem a dolgot a kollégánőmnek. Ő mondta, hogy ez a munka itt megvár, menj és repülj! Fél évig gondolkodtam a váltáson. Azon, hogy eltelt több év az életemből, rengeteget tanultam, hogy építész

legyek, ezek után felrúgok mindent. Otthon csak a testvérem tudott erről a tervemről. Fogalmam sem volt a honvédségről, a bázisról és arról, hogy ott hogyan működnek a dolgok. Egyetlen dolog érdekelt, a repülés és már akkor is csak helikopterben gondolkodtam. A repülőorvosin vadászgépre is alkalmasnak találtak, de én ragaszkodtam a helikopterhez.

Aztán egy nap a munkahelyen úgy döntöttem, hogy mit szerencsétlenkedek én itt, kikerestem az NFTC számát, amiről tudtam, hogy a képzéssel foglalkozik. Felhívtam, bemutatkoztam, és elmondtam, hogy helikoptervezető akarok lenni. A vonal túlsó végén a hölgy közölte, hogy náluk csak vadászképzés van, de megadta a helikopter bázis személyügyi központjának a számát és azt, hogy kit keressek.

A helikopter bázison felhívtam, akit megadtak és elmondtam neki a szándékomat. Felírta az adataimat - nyelvvizsga, diploma, B kategóriás jogosítvány, életkor, van-e szakszolgálati engedélyem - majd a végén azt ígérte, hogy visszahív. Két nap múlva hívott is azzal, hogy november 19-ére, fél kilencre vár személyi beszélgetésre. Ez 2005-ben volt.

*

- A bázison személyügyi elbeszélgetésre az akkori parancsnokhoz, Orosz Zoltánhoz mentem. Ő tudta, hogy ki vagyok és közölte velem, hogy azért apád szólhatott volna, hogy idejössz. Amikor ránéztem, látta a szememen, hogy apám nem tud róla. Nyelt az asztal túloldalán egy nagyot, hiszen ő is hasonlóképpen járt, a fia repül.



Én akkor voltam 25 éves, éppen annyi volt az NFTC korhatár. A korhatáros probléma az volt, hogy én 2005-ben töltöttem be a 25. évet és mire bejövök, már a 26-ot kezdtem volna, de nekem csak egy orvosi időpont kellett, nem az NFTC-re jelentkeztem, így engedett a rendszer tovább. Ha nem az NFTC-n keresztül küldenek orvosira minimum fél év lett volna a várakozás, de egy hónap múlva meg volt az 1/A-s vadász orvosim.

Otthon nem mertem megmondani, sokat görcsöltem ezen. Aztán egy este, éppen vége lett a híradónak, amikor nem vártam tovább és közöltem, hogy nem szabadságon voltam, hanem személyi elbeszélgetésen és

jelentkeztem helikopterpilótának. A szüleim lefagytak. Anya megfordult és elment pasziánszozni, majd két hét múlva megkérdezte, hogy ez most micsoda. Apával beszélünk másfél órát, majd ő három hónapon keresztül megpróbált lebeszélni. Abban a másfél órában elmondta az érveit, hogy mi szól a döntésem mellett és mi ellene. Meghallgattam, de én soha nem a könnyebb utat választottam, ha valamit elhatároztam, akkor azt végigcsináltam. Nem hozott zavarba, amit vázolt nekem. Nyilván végiggondolta, hogy mi vár rám és érthető, hogy le akart beszélni. Láta, hogy sikeres vagyok a szakmámban, elismernek, van távlati lehetőségem és szerintem egy szülő a gyerekének mindig könnyebb életet akar.

Értette azt, hogy miért a repülés, de talán hideg zuhanyként érte, hogy sose beszéltem róla. Sose olvastam repülős újságokat, átlapoztam persze, de nem akartam a szívemet fájdítani. Ezért nekik ez egy nagyon éles váltás volt. Apám tudta, hogy milyen szókimondó vagyok és azt is, hogy ebből lesznek problémáim. Azóta megtanultam befogni a számat, ami nehezen megy, de egyszerűbb így az élet.

Rengeteg keserű embert látok magam körül, akik nem merik vállalni a saját életüket, hogy úgy döntsenek, ahogy szeretnének. Vagy megelégszenek a kevéssel. Sose voltam konfliktuskerülő, valószínűleg innen ered, hogy ebbe bele mertem vágni. Ebben nem csak az a jó, hogy jó dolgot csinállok, hanem hogy a nagyapámnak visszaadtam valamit. Ő ezzel újraéli a repülést és ezt jó látni.

2005. december 21-én, a születésnapomon lett meg az orvosim. Az jó volt, egy meghatározó pillanat, mert éltem az életemet, küzdöttem az építőiparban - ott is kemény harcok vannak, mert nap, mint nap le kell nyomnod az ellenfeledet ahhoz, hogy érvényesülni tudjál - majd egyszer csak bent ültem, egy barokamrában. Apám kintről mutogatta, hogy jól csinálod. Aztán szóltak az orvosok, hogy a 3-as ülésen lévő jelöltnek befejeződött a vizsgálat, sikerült, boldog születésnapot! Megvolt tehát az orvosi és az otthoni „nem hivatalos elbeszélgetés” is.

2007. október 1-én kellett bejönnöm munkavégzésre először. Ez közel kétéves várakozást jelentett. Közben futottam, hogy meglegyen az alkalmasságim, bár nem értettem, miért kell egy erős orvosi után egy gyengébbet csinálnom. Ez egyszerűbb, kevesebb vizsgálat van, nincs például nyolcórás pszichológiai vizsgálat, mint a repülőorvosin. Azt megjegyeztem, mert eléggé gyomorra ment, például amikor feltették a több századik kérdést, hogy unja-e az ismétlődő kérdéseket...

A kétéves várakozás alatt csináltam tovább a munkámat. Nem akartam szólni addig, amíg nem volt biztos, mert a volt főnökömnek sokat köszönhettem. Ő egy második generációs építési vállalkozó, aki kőkeményen dolgozott azért, hogy felépítse, amiye van. Ez tiszteletre méltó számomra. Sokszor rám bízta a tárgyalást vagy hetekig rám hagyta a munkát, úgy hogy azt sem tudta mit csinállok. Az ilyen bizalmi helyzet egy életre szóló ajándék, rengeteget tanultam tőle.

Nagyon nehéz volt megmondani a főnökömnek, hogy váltani fogok, talán nehezebb, mint a szüleimnek, mert alapozott rám, sok munkám volt, tudtam, hogy a kiesésem problémát fog okozni. Nehéz volt megmondani, hogy más az álomom, és a kettő együtt nem megy, mert mindkettő száz százalékot kíván. Azóta is hiányzik az ottani munka, mert mindent csinálhattam: rajzolást, építésvezetést, tárgyalást, költségvetés készítést, mindent.



Velem kapcsolatban sokan félrenyúltak. Fiatalabbnak néztem ki, mint amennyi voltam, a szőke törékeny csaj mit akar itt, az építőiparban? Ha kellett helyre pakoltam mindenkit és elmondtam a véleményemet, hogy nem arra van az előre, amerre gondolják. Tárgyaláson is volt úgy, hogy ez itt kinek a kislánya, aztán meglepődtek, hogy én vezetem a tárgyalást. Előítéleteik vannak az embereknek, de nem zavar. Jobb szeretem kivívni a bizalmat, mint feltétel nélkül megkapni.

Aztán megjött a parancs, amiről akkor még nem tudtam, hogy úgy hívják, mert civilben szerződések vannak ugye. Ez állt rajta: 2007. október 1-én

az MH 86. Szolnok Helikopter Bázison jelenjen meg munkavégzésre. Megjelentem.

*

- Aki nem katonai főiskoláról jön, mint én, annak el kell végezni egy katonai végzettséggel nem rendelkezőknek szóló tanfolyamot. Szeptemberben volt az egyik, amiről lemaradtam, mert október elsejére hívtak be. Így a következőre májusban tudtam elmenni. Addig kaptam egy íróasztalt, megismertem a társaságot, volt idő belelátni abba, hogy kikkel fogok dolgozni a zászlóaljnál. Ez túl sokáig nem tartott, mert elküldtek két napra Debrecenbe egy drogprevenciós tanfolyamra. Utána nekiálltam leltározni, majd még be sem fejeztem, már várt egy két és fél hónapos angol nyelvtanfolyam.

2008 augusztusában a legnagyobb kánikulában megcsináltam a kötelező ejtőernyős képzést Szandán. Tizenkét ugrás kellett, nyolc bekötött, négy kézi. Ez is egy plusz élmény volt, úgy érzem meg kellett tapasztalnom, enélkül szegényebb lennék. A család egy része nem is tudta, hogy ugrok, nem mondtam el, mert minek aggasszam őket, de nagyapával minden ugrás után beszéltünk.

Aztán novemberben elkezdődött végre az elméleti képzésem. Azt sem tudtam, hogy kit hol keressek, hogy működik a rendszer. Aztán magamtól elindultam. Aerodinamika, meteorológia, szabályzat, híradó, sárkányhajtómű, elektromos-műszer-oxigén, fegyverzet; minden, ami kell, hogy meglegyen a képesítemem. Négy hónap alatt mindenből levizsgáztam.

A meteorológia vizsgám úgy lett meg, hogy a kollégám odaadta az Országos Meteorológia Szolgálat könyvét. Elmentem a meteorológusokhoz, hogy mit kell megtanulni. Mondták, hogy a trópusi rész tizenöt oldal, azt nem feltétlenül, de a többit igen. Hozzá tettük a meteorológiai táviratok olvasását, aztán két nap alatt megtanultam mindent és meteorológiából ötösre vizsgáztam.

Volt, amiben elakadtam. A fedélzeti technikusok sokat segítettek azzal, hogy többször is kijöttek velem a géphez, és megmutatták hogyan működik. A technikusok nagy része üzemeltette a helikoptereket úgy, hogy könyékig benne voltak a gépben. Más a gondolatviláguk, mint annak, aki csak beleül és mindent alátolnak. Négy fedélzeti technikuson kívül a helikoptervezetők közül is segítettek néhányan.

2009. április 29-én repültem egyet, de csak három hónappal később kezdődött a tényleges képzés. Ez hosszú idő, de szívós és kitartó vagyok.

A hitet soha nem vesztettem el, pedig soha, semmi nem volt biztos, garancia nem volt rá, hogy mennyi idő múlva kerül gépre az ember.

Egyszer rám szólt a kollégám, hogy helló, én már visszajöttem Kanadából, veled még mindig semmi? Aztán ő felkarolta az összes kezdőt, mert akkor még két másik kollégám is hasonló cipőben járt. Az egyik már előttem egy évvel bent volt, a másik fedélzeti technikusból lett másod-helikoptervezető. Akkor ő elkezdte patronálni a kezdőket, hogy igenis menjenek át ezen a képzésen. Fél évig szabira sem mentem, nehogy az legyen, hogy nem tervezzük, mert nincs itt. Aztán attól kezdve nagyjából másfél év alatt kutató-mentőre alkalmas lettem, nappal és éjszaka egyszerű viszonyok között is.

Ezután már folyamatos volt a képzésem. Sokáig az volt a metódus, hogy kedden, szerdán és csütörtökön repültem. Ez az elején nagyon fárasztó. Amikor az ismerőseim kérdezték, hogy ez mennyi energiát igényel, akkor mindig azt mondtam, hogy addig el voltam napi két deciliter folyadékkal és egy rántott húsos szendvics sok volt nekem. Aztán fél óra függés után megittam másfél liter vizet és megettem három szendvicset. Nagyon kell koncentrálni addigi, amíg az ember a többszörösen megosztott figyelmet nem szokja meg, és nem érez rá. Azért olyan nehéz, mert a repülés lényegében egy érzés.



Minden feladatnak megvan a kihívása, az elsőnek azért, mert először csinálod. Hiába tanultál a gépről, még idegen neked. Minden repülés után, akár tizenöt perc függés után is két órát gondolkodtam a feladaton, hogy hogyan kell csinálni, mit kéne másképpen. Utána jön az iskolakör, ahol üzemmódokat váltasz, emelkedsz, fordulókat hajtasz végre, vízszintesen repülsz, süllyedsz. Mindegyiknek megvan a nehézsége, de nekem mindegyik tetszett, különösen a függés. Nagyon apró mozgásokat is érzél a gépen, hiába sok-sok tonna, hiába nagy, amit nagyon finom mozdulatokkal kell vezetni.

Folyamatosan küzdöttem magammal, hogy minél gyorsabban sajátítsam el. Úgy voltam vele, hogy kaptam egy nagyon kicsi keretet, amin belül meg kell tanulnom vezetni a gépet. Nincs több lehetőség, ezért minden másodpercet megpróbáltam maximálisan kihasználni. Előtte sok mindent lejátszottam magamban, hogy mit, hogy kell majd csinálni.

*

- Eljött a 2010-es árvíz. Mivel úgy voltak vele, hogy ne ott kezdjek külső súlyt emelni, reggel kivettem külső repülésvezetőnek és este napnyugta körül behoztak. Amikor kivettem, körülnéztem, hogy hol a munka? Itt egy csoport katona, ott egy rakás rendőr, senki nem tudta mit kell csinálni, mert a kezdet mindig kaotikus egy ilyen helyzetben. Az építőiparban szervezési feladat is volt bőven, így nem volt gond megszervezni, hogy a munka beinduljon, mire a gépek megérkeznek a „big bag” zsákokért. Aztán jöttek a helikoptereink és vitték a zsákokat. Napi négy órát aludtunk. Amikor a napnyugta miatt el kellett mennünk az első napon, volt olyan, aki nem akart elengedni, hogy ugye visszajövünk, nem hagyjuk cserben őket? Hiába magyaráztam, hogy napnyugta van, éjszaka nem repülhetünk, aki veszélyben érzi teljes vagyonát annak ez kevés. Végül le kellett fejtenem a kezét a karomról, hogy el tudjak menni. Az árvízvédekezés alatt, saját élelmüket hozták oda, literszám főzték a kávé, csak hogy haladjon a munka. Megdöbbenő amikor a kétségbeesés és az önzetlenség egyszerre mutatkozik meg. Egy építési vállalkozó odatette a homlokrakodóját, hogy tessék, használjátok. A veszteség így is hatalmas volt. Durva látvány, amikor a hetven év feletti bácsi tolja a biciklijét rajta a kiskutyájával, mert annyi maradt neki az árvíz után.



Amikor elkezdtem kutató-mentőzni és át kellett menni Párára egy hétre, az az elején nagyon jó volt, mert kizökkentem az itthoni mindennapokból. Aztán megszokja az ember és elveszik az újdonság. Hiába van a 24 óra szolgálat után 24 óra szabadidő, azért mégsem otthon tölti az ember, hanem egy más környezetben. Változatosságot az visz a kutató-mentőbe, ha van például egy gyakorló riasztás. Volt, hogy egy ilyen riasztásból

tizenkét perc alatt felszálltunk, ami nagyon jó idő ezzel a helikoptertípussal.

Ami nekem nagy élmény volt, például az első MEDEVAC feladat, amit Hajdúhadházon szimuláltunk a debrecenieknek. Kiraktuk a csoportokat hat különböző pontra, majd a kilencsoros* alapján kérték a kiemelést, ahogyan az valós helyzetben történik, majd forgószínpad szerűen továbbvittük őket. Ez életszagú volt, akárcsak az ejtőernyős dobások. Hasonlóan nagy élmény volt a Bakonyban repülni éleslövészetkor, megbújni a völgyben, követni a fák tetejét miközben kötelékeztünk egy harci helikopterrel. Az ajtólövészek lövészeténél rengeteget lehet tanulni. Az ajtólövészek más-más helyzetet akarnak gyakorolni egy feladaton belül, ennek következtében folyamatos változás van a repülés alatt, ami színessé és bonyolultabbá teszi a repülést. Amikor ilyen feladatot repülök, akkor jön elő, hogy na, ezért jöttem ide!

Amikor ilyenben részt vehetsz, elgondolkozol, hogy mit adott az élet, mit próbálhatsz ki. Abban a pillanatban egy bizonyos történet részese leszel. Ezek a nagyobb élmények, de sok kisebb is van. Az első éjszakai repülés, az első naplemente a levegőben vagy az első földközeli feladat. Ilyenkor érzed, benne vagy abban, amiről álmodtál. Hogy mit hoz a szakmai jövő? Egyelőre nem gondolok rá, csak a következő feladatra koncentrálok, és a lehető legjobban igyekszem csinálni. Hogy mindenki úgy szálljon ki a gépből, hogy jó volt, jól csináltuk!

* * *

*Megjegyzés: A napi használatban kilencsorosnak nevezett lista, amely kilenc pontban foglalja össze az érkező helikopter személyzete számára fontos információkat.

Fotó: Könczöl-archív, Szórád Tamás

2014.szeptember 03.

Írta: szórád tamás

A cikk eredetije: http://airbase.blog.hu/2014/09/03/harom_generacio_ii_resz címen olvasható.

Három generáció – II. rész



A repülésben nem ritka, hogy a mesterség apáról fiúra száll. Így volt ez a Szappanos családban is, ahol immár a **harmadik** generáció hivatása a repülés. A második generációt ifjabb Szappanos József képviseli, aki több mint két évtizedig volt helikoptervezető. Az, hogy a repülés legyen a hivatása, nem volt nehéz döntés. Mint mondja, beleszületett.

- Amikor megszülettem, apám vadászpilóta oktató volt Jak-11-esen illetve a MiG-15-ösre is átképezték Taszáron. Mivel azonban nem kapott lakást a városban csak a reptéren, otthagya a honvédséget. Ez a lakáskérdés rosszul esett neki, mert akik kocsmázni jártak a parancsnokkal, azoknak megvolt a városi lakás, de apám egyrészt nem volt egy alkoholizáló típus, másrészt nagy volt az igazságérzete és mindig volt véleménye, amit hangoztatott is. Ez nem jó tulajdonságom nekem sem, hasonló vagyok én is. A lényeg, hogy visszakerült oktatónak Békéscsabára, a motoros repülő oktatói iskolára.

Főállásban ismét pilóta lett csak nem a honvédségnél, hanem az MHSZ elődjénél. Hétköznap a repülőtéren volt, hétvégén pedig engem is kivitt magával. Volt ott egy német juhászkutya, azzal szabadon barangolhattam, és lényegében ott nőttem fel. Közben körülöttem ment a repülés vitorlázó és motoros gépekkel.

1956 után volt egy törés, a repülés szünetelt, megszűnt a repülőiskola. Apám átment a modellezőkhöz, ahol 1962-ben rádió távirányítású motoros modellezésben országos bajnok lett.

Amikor visszatért a repülésbe, akkor kijárogattam vele, aztán 1960-ban életemben először, a békéscsabai repülőnapon egy Li-2-essel repülhettem. A repülés olyan mély benyomást tett rám, hogy ötévesen közöltem apámmal: „Ez nekünk való, férfiaknak!”

Szerencsémre nagyon sokat hiénázhattam, hiszen apám 1963-64 környékén a békéscsabai repülőtér parancsnoka lett és én állandóan kint voltam vele a reptéren. Ha kivitte a Po-2-est, a Kányát vagy a Góbét, akkor ott kucorogtam valamelyikben.

A reptér természetes közegemmé vált. Vitorlázórepültem és úgy vizsgáztam, hogy nem jártam tanfolyamra, mert már gyerekként minden rám ragadt. Még nem voltam 17 éves, amikor szakszóm lett - a repülőklub nevezetes évfordulóján adták át az MRSZ részéről - amit az ünnepség után bezártak a reptéri páncélszekrénybe a korom miatt, de amikor elértem a szükséges életkort, akkor visszakaptam.

Góbéval, Esztergommal, Muchával repültem és harmadikos középiskolásként elmentem orvosira. Helikoptervezető alkalmasságit kaptam, így jelentkeztem Szolnokra, a Kilián György Repülő Műszaki Főiskolára. Apám azt mondta ne bánkódjak, mert a nagysebességű repülés olyan, mint amikor a feneked alatt elrántanak egy térképet, a helikopter a repülés látványának szempontjából jobb. 1972-ben elkezdődött az előképzésem Zlinnel és a PZL 101 Gawronnal. Addig kétszáz órát vitorláztam plusz hiénáztam An-2-esen, Moraván, Aero 45-ösön, Mi-1-esen.



A jövő helikoptervezetője édesapja modelljével

Akkoriban Békéscsaba volt a katonai előképzés fellegvára, amíg később át nem került a képzés Pérrre. Az előképzés végeztével felvételiztem a főiskolára ahova nem vettek fel. Rossz néven vettem, mert Kovács Pisti barátom mellé ültem és róla írtam a matematika felvételit, hisz matekból sosem voltam „penge”. Őt felvették, vadász lett, később a repülő tanszéken dolgoztunk együtt.

Mivel nyomdaipari szakközépiskolában érettségiztem, elmentem dolgozni egy nyomdába, sportállásba. Na, nem úgy, mint a focisták. A nyomdából azzal a feltétellel engedtek el a sporttáborokba, hogy két műszakot teljesítek egy nap, így reggel hattól este tízig ledolgozom a táborokat. Így

telt el egy év. Az újabb felvétellel nem törődtem, gondoltam majd vitorlázok, motoroson repülök.

Aztán apám felvetette, hogy újra elő kéne venni ezt a felvételi dolgot és felvázolta az irányokat. - Van a honvédség - mondta - ahol rosszul fizetnek, de adnak lakást, ellátást, repülhetsz és 55 évesen nyugdíjba mehetsz. Vagy elmész a MÉM Repülőgépes Szolgálat képzésére Nyíregyházára, ahol jól keresel majd, sokat repülhetsz, de egy cigányéleted lesz. Döntsd el.

Sok mezőgazdasági pilótát ismertem, valóban jól kerestek, de kint éltek a tanyavilágban és csak nappal repültek. A katonák éjjel-nappal és rossz időben is repülhettek, ezért a katonai repülést változatosabbnak és szakmailag többnek gondoltam. A repülés érdekelt, abból akartam élni, ezért a honvédséget választottam és másodszor is nekivágtam a felvételinek. Vagy apámra való tekintettel, vagy mert egyébként is jól teljesítettem, de a második felvételi sikerült.

Rólam a kollégáim is tudták, hogy nem a katonaság, hanem a repülés miatt választottam a honvédséget és ezt tartom a mai napig is. Függetlenül attól, hogy a kiképző helikopter század parancsnoka voltam, inkább pilótának, mintsem katonának tartottam magam, s ez sok dologban megnyilvánult. Nem mentem akadémiára hiába erőltették, mert nem érdekelt, hogy katonai karriert fussak be.

Ahol mindenki megtanult repülni

- 1974 augusztusában vonultunk be Mezőtúrra. Akkor még repültek a MiG-15-ösök és gyakran arra útvonalaztak a későbbi oktatóink, hogy megmutassák magukat.

Újpál Sándor alezredes, a tanszékvezető már az elején közölte, hogy velem szemben az apám szintje lesz az elvárás – évfolyamtársak voltak. Egy évig tanultunk Szolnokon elsősorban orosz illetve a repüléssel kapcsolatos szakmai tárgyakat. Ez sokat számomra nem adott, mert az én háttérrel az aerodinamika vagy, hogy hogyan működik egy magasságmérő már nem volt újdonság. Az első év végén orosz irodalomtörténetből is kellett vizsgázni - oroszul. Sose felejttem el, hogy az „Ének Igor hadáról” című eposzt húztam, amit elemezni kellett.

Szabadság után tizennégyen utaztunk ki a Szovjetunióba, Kirgíziába, Tokmakba. Az egy nagyon kicsi kis település, mégis van magyar vonatkozása: Rákosi ott volt egy ideig emigrációban. Tokmakban orosz és rádiótechnikai ismereteket tanultunk, majd két hónap után Frunzéba kerültünk.



A frunzei csoport

Tavasszal kezdtük a repülést és mire jött a nyár 42 fokkal árnyékban addigra befejeztük. Télen mínusz 38-40 fok volt, de csekély páratartalom. Az első évben volt ejtőernyős ugrás is. Az ernyőinket mi hajtogattuk. A lényegében irányíthatatlan D-1-es ernyőnk volt, és amikor kinyílt, akkor egy huzatot le kellett húzni a zsinórzatról, mert akkor telítődött fel teljesen az ernyő. An-2-esből dobtak bennünket. Én a második ugró sor első embere voltam, tehát az ajtó előtt ültem. Amikor kinyitották az ajtót, bizony inamba szállt a bátorságom. Kín volt végignézni az első sorozat ugrásait. Így azután, amikor kinyílt az ernyőm annyira örültem, hogy erről a huzatról meg is feledkeztem, ezért a teljes felület nem nyílt ki és nagyobb lett a süllyedési sebesség. Jól odavertem magam. Többen jártak így. Szerencsére odakint többet nem kellett ugranunk.

Az előttünk lévő évfolyam Mi-4-esekkel kezdett és Mi-8-assal folytatta, de mivel akkor volt típusváltás az iskolán, mi vadonatúj gyári Mi-2-esen repültünk kb. 80 órát. Bár tilos volt más nemzetiségű emberrel repülni, de engem kiképeztek oktatói (jobb) ülésből való helikoptervezetésre is, hogy azután többnyire jemeni növendékekkel repüljek, akiket egyébként repteknikai okok miatt nem engedtek volna egyedül repülésre.

Ennek a bizalomnak több előzménye volt. Életem első Mi-2-es felszállása, ahogyan mindenkié, függés volt. Állt a gép, akkor még meg sem moccant, de a következő alkalommal már én is szenvedtem vele, ahogyan a többiek, ám hamar megbarátkoztunk egymással. Az oktatóm azt mondta, hogy nem igaz, hogy nem repültem előtte. Repültem több mint 200 órát -

mondtam - de vitorlázón és motoroson, helikopteren nem. Mindegyik típuson elsőként repültem ki egyedül.

Később az oktatók jelezték, hogy néhány hallgató reptechnikai problémái miatt gond lesz az államközi szerződés teljesítésével, ezért a raj- és a századparancsnokunk arra kért, hogy vállaljam el, hogy felügyelve őket, jobb ülést ülök más nemzetiségű hallgatók önálló repülésein. Belegyeztem.



Közös fotó három jemeni hallgatóval

Egy magyar sráccal is repültem. 1200 méterről rotáltunk, levett korrekcióval, mintha leállt volna a hajtómű. 500 méteren el kell kezdeni kivenni. Az illető rátette a korrekciót, de nem húzott állásszöget. Kopogtatta a hajtómű fordulatszám ellenőrző műszerét, közben már vagy 200 méteren jártunk. Ekkor húztam rá az állásszöget. Ez volt az egyetlen,

hogy bele kellett nyúlnom. Az nem a negyedik generációs hajtómű volt, hanem a második vagy a harmadik és, ha rátetted a korrekciót, akkor a hajtómű fordulatszám mutató ott maradt ahol volt és csak akkor kezdett emelkedni, ha húztad az állásszöget hozzá. Kollégám ezt akkor elfelejtette.

1976-ban kezdtük a Mi-8-as kiképzést. Beültünk tanulni, kilencven perc volt egy óra. Napi három órát tanultunk. Diktáltak és mi írtuk a füzetbe. Nagyon felkészült oktatóink voltak, sokat köszönhetek nekik. 1977-ben a Mi-8-as kiképzést befejezve lediplomáztam. Igaz nem vörös diplomával, mert ahhoz ötösre kellett volna vizsgáznom Marxizmus-Leninizmusból is és nekem csak négyesre sikerült. Persze annak is volt ára, négy darab Champion gyújtógyertya, amit innen Magyarországról vittem, mert megkértek. („Milyen hőértékűt vigyek? Mindegy, csak vigyek.”) Minden más ötös volt. Ezzel teljesítettem Újpál Sándor tanszékvezető bevonulásomkor megfogalmazott elvárását.

Egyébként jó iskola volt, akkor is, ha manapság divat szidni a szovjet kiképzési rendszert. Egy olyan iskola volt, ahol tízegynéhány náció tanult Ázsiától Dél-Amerikáig. Európából csak mi voltunk. Kint a felszereltség olyan volt, hogy a hajtómű utolsó csavarját is a kezébe tudta venni. Olyan szemléltető eszközök voltak, amivel az az írástudatlan náció is elsajátította az ismereteket, amely ott tanult meg írni-olvasni, ráadásul nem a saját anyanyelvén, hanem oroszul! Olyan emberek, akiknek, ha azt mondod, hogy 270 fokon fogunk repülni, azt mondják, hogy az nem lehet, mert 100 fokon forr a víz. Őket is meg tudták tanítani.

Szentkirályszabadja - csapatszolgálat

- Nem siettünk haza, megálltunk Moszkvában is pár napra, hogy ne kelljen itthon augusztus 20-án masírozni. Minket a Kiliánon avattak hadnaggyá és szabadságra mehettünk. Mivel Mi-8-assal repültünk, Szentkirályszabadjára helyeztek, de annyi pilóta volt, hogy folyamatosan kaptuk az értesítést, hogy maradjunk szabadságon. Így valamikor 1977 november magasságában kerültünk Szentkirályszabadjára, ahol azzal fogadtak a kollégáink, hogy minek jöttünk, ők is keveset repülnek.

Azonban az érkezésünk után nem sokkal egy nagy leszerelési hullám volt, így előrébb léphettünk. Akkoriban 30-50 óra volt az éves repidő. Nagyon gyenge volt a fizetés, de a leszerelések kapcsán emeltek a fizetésen és a repült órákban is voltak változások. Az éves repült óráim 80 körüli volt. Harmad- majd elég gyorsan másodosztályú vizsgára mehettem, aztán 1980-ban első osztályú másodpilóta lettem, tehát éjszaka bonyolult

időben is repülhettem másodpilótaként. Egy kiváló első pilótám volt, Szilágyi Pali (Pável), akivel jó barátság köt össze a mai napig. Akkor még igazi ekipázs rendszer volt. Ma nincs így, amit nem is értek.

Négy év alatt első pilóta lettem, köszönhetően a Pávelnek is, aki nem az a fajta volt, hogy te csak navigálj, én meg majd markolom a botkormányt, hanem fele-fele alapon repültünk. Rajparancsnok lettem és addigra annyira lecsökkent az állomány, hogy a műszakiak között is beindult a toborzás, hogy ki szeretne pilóta lenni. Mi voltunk az utolsó szovjet évfolyam, utánunk lett egy nagy úr. Volt, aki elment a Malévhez, volt, aki a mentőknél vagy a rendőröknél lett pilóta vagy Tökölre ment Zlin 43-asra.

Valamit tenni kellett, hát az lett, hogy a műszakiak, a következő évben pedig más fegyvernemek tisztjei is, akik megfeleltek az orvosin, kaptak egy egyéves képzést a Kiliánon. Utána mi oktattuk őket. Na, az is érdekes volt. Mert ugye kezdtük másodpilótaként, minimum három évig a jobb ülésben repülve, ahol nem csak navigálni, hanem vezetni is kellett. Ezután átkerültünk a bal ülésbe, ahol ismét végigcsinálták velünk a hercehurcát, teszem hozzá, jogosan. Aztán aki rajparancsnok lett, annak oktatni is kellett. Ezért az oktató kiképzésen visszakerült a jobb ülésbe, hogy megnézzék tud-e repülni. Miért ne tudna, onnan jött, nem? Azt, hogy hogyan kell oktatni, na azt, soha senkitől nem hallottam. Szerencsére apámtól megtanultam és sokat segítettek a kinti tapasztalatok emlékei is. Tizennégy órát kaptunk, hogy annyiból képezzünk ki egy másodpilótát. Ez is megérne egy misét.

*

- A csapathoz kerülve az volt a bajom, hogy a szabályzókat túl merevnek, kőbe vésettnek éreztem, és ezzel nem voltam egyedül. Később, a rendszerváltás után, amikor változtak a dolgok, akkor érezte az ember, hogy bizony lehet máshogy is csinálni és szakmailag is jobb lesz úgy. Mi úgy érkeztünk haza, hogy kint kiképeztek gépparancsnoknak bal ülésre, ekipázs rendszerre. Hazajöttünk és itthon azzal kezdték, hogy amit kint tanultál, azt felejtsd el. Mi van? Ugyanazok a paraméterek, ugyanúgy működik itt is minden, nem?

Akkor frissen képeztek ki a Szovjetunióban, de nem hogy leellenőriztek volna, hanem elkezdtek előlről. Iskolakör, függés. Jöttek a szabályzókkal. Mert azt írta elő a Helikopter Harckiképzési Szakutasítás, hogy, ha megvan bizonyos feladatsor, akkor nappal egyszerű időjárás viszonyok között hadra fogható vagy. Kezded a következőt, aztán éjjel is jó időben,

aztán nappal rossz időben, aztán éjszaka rossz időben. Ez a része már érthető, de nappal jó időben függés, iskolakör, légtér? Amit már kint megtanultunk?



Időjárás felderítő Mi-8-as indul a Dunakeszi repülőtérről egy augusztus 20-i felkészülés során

Ha valaki egy rendszerben van és mást nem látott, akkor hajlamos a rendszerben gondolkodva hülyeséget csinálni, parancsra, mert aki kiadta az sem gondolkodott. Ettől kicsit csalódott az ember, de ez oldódik, ahogy megismer új dolgokat, például rakétalövészetet, kötelékrepülést, éjszakai kötelékrepülést vagy éjszakai lövészetet századkötelékben földi célra, csörlést, külső függesztményt, műszerkiképzést.

Szolnok - helikoptervezető képzés

- 1984-ben átkerültem Szolnokra, a Mi-8-as kiképző helikopter századhoz. Ekkor már bent ültek a főiskolán azok a hallgatók, akik a magyarországi képzésben részesültek. Egy darabig még volt Mi-24-es képzés a Szovjetunióban, aztán már csak itthon volt lehetőség a helikoptervezető képzésre.

Vonzott, hogy oktassak, ezt talán az apámtól örököltem. Tetszettek a módszerei. Az ő oktatói kezdetben második világháborús pilóták voltak addig, amíg lassanként kidobták őket. 1985-ben elkezdtük a hallgatók kiképzését és egy darabig még hadműveletet is adtunk és szolgálatot is. Élveztem, hogy csinálhatom az oktatást és írhatom a tansegédleteket.

Többszöri parancsnokváltás után én lettem a Mi-8-as kiképző helikopter század megbízott parancsnoka, de nem sokáig. Börgöndről átjöttek a Mi-

2-esek és akkor úgy döntöttek az előjárók, hogy a szolnokiak közül választanak nekik parancsnokot.

Sokan nem jöttek át a Mi-2-es hajózók közül, gép volt, pilóta nem. Megint jött a régi módszer, hogy mielőtt a hallgatókkal foglalkoznánk, képezzünk Mi-2-es pilótákat a műszakiak közül. Átvittek Börgöndre személyi beszélgetésre. A börgöndi ezredparancsnok és a Csapatrepülő Parancsnokság képviselőjében érkezettek közölték, hogy itt van X.Y., oktatói beosztásba javasolják, mit szólok hozzá? - Mit tudom én, most látom először - mondtam, s elfogadtam a javaslatukat.

Mielőtt elkezdtük a kiképzést, néhány oktatót elvezényeltek Balatonkenesére regeneráló üdülésre. Tiltakoztam, hogy kezdenék a kiképzést, kellene az oktatók a felkészüléshez, a módszertani ismeretek elsajátításához, de nem volt fogadtatás. Aztán egyikük, amikor három hét után visszajött, oktatói és módszertani ismeretek, tapasztalatok nélkül, az első feladaton, függés oktatásakor felborult a géppel. A Mi-2-es megsemmisült, de szerencsére a személyzet tagjainak semmi baja nem lett.



A kiégett roncsalmaz nem sokkal korábban még egy Mi-2-es volt

Repültünk tovább és akkor jött egy katonai ügyész, hogy szeretnének velem beszélgetni a balesettel kapcsolatban. - Nem zárult még le? - kérdeztem. Nem. Tanú vagyok? Majd kiderül, amikor válaszol - mondták. Néztem egy nagyot, amikor azt mondták, hogy maga választotta ki az oktatókat. Én? Azt gondoltam, hogy ha egy könnyű helikopter ezred parancsnoka mond nekem valamit, akkor azt elfogadom. Mondtam volna, hogy nem? Milyen alapon vontam volna kétségbe a javaslatát? Aztán

hozzátettem, hogy ha már itt tartunk, ezeknek az embereknek nem sikerült lakást adni. Ezek az emberek ingáznak Szolnok és Börgönd között. Gondolják, hogy a gondolatukban mindig itt vannak? Miért nincs lakásuk? Mikor költözhetnek át ezek a családok? Azt az embert, akinek az oktatói felkészítésen részt kellene venni, akaratom ellenére elvezénylik üdülésre? - többek között ezek voltak a kérdéseim.

- Akkor mit gondolok ki a felelős? – kérdezték. Nevesítettem egy tábornok urat, akit egyébként kedvelek. Erre az volt a válasz, hogy hú, az nagyon magas, itt akkor zárjuk le az ügyet.

Szóval voltak buktatók. Ment a kiképzés és törtünk még egy gépet. Örményesnél repült az egyik személyzet, s egy nagynyomású öntöző vízszugár akkor váltott át, amikor odaértek mellé. A forgószárnyból darabok törtek le, a hajtóművek megálltak, mert tele lettek vízzel, és a személyzet ebből a helyzetből szerencsésen kényszerleszállt. Hozzá kell, hogy tegyem, hogy ott, akkor, felelőtlen volt az oktató.

*

- 1993-ban újra beindult a főiskolán a hazai hajózó képzés. Áthelyeztek azzal, hogy állítsam össze az oktatói csapatot. Közéjük kerültek olyanok is, akik az előző évben lettek helikopterpilóták vagy Mi-8-as másodpilótákból gépparancsnokok. Így többek között Bógyi Zsolti, Varga Attila, vagy Sarkadi István, Udvardi Robi, Oláh Gábor, Megyesi Tibor, Dobi Gabi, illetve a típust régebb óta repülő, ám kevés oktatói tapasztalattal rendelkező hajózók, mint Fazekas Sanyi, Szőke Attila, Szabó Péter. Így kerültünk át a főiskolára.

Történelmi pillanat



A hazai hajózó képzés újraindítása az akkori hivatalos honvédségi folyóirat lapjára került

Attól kezdve csak oktatni kellett, felkészíteni a hallgatókat, és repülni velük. A napi rutin hasonló volt ahhoz, amit korábban az ezrednél, illetve a dandárnál is végeztünk. Viszont nem zavarta a kiképzés menetét a hadműveleti repülések igénye, csak az oktatásra kellett koncentrálnunk. A főiskolán is hétfőn volt a heti felkészülés, keddtől péntekig pedig a repülés. Volt olyan évem, hogy 240 órát repültem. Egy függés kb. öt perc és a rengeteg fel- és leszállás közben akkor is nő a tapasztalat, ha csak ülünk, figyelünk és nem mellékesen korigálunk is.

Ennél a századnál három évet repültem parancsnokként. Itt kaptam meg a szakma javaslatára 1995-ben a Zolcsák Alapítvány Hungária Vándordíját. Ezután megszűnt a hazai főiskolai szintű helikoptervezető

képzés. A gépeket visszavitték az ezredhez, ahol két évig még volt egy afféle felemás képzés. A jól felépített rendszert szétverték. A mai napig nem értem, hogy miért.



Amikor a hazai hajózóképzés megszűnt, a századom visszament az ezredhez. Az ezredparancsnok-helyettes - a későbbi parancsnok - Járomi Barnabás visszavárt. Én azonban úgy döntöttem, hogy maradok a főiskolán, a repülő tanszéken és elkezdtem egy másoddiplomát a TF Mentálhigiénés szakán.

Új feladatok

- 2000-ben, miután a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen lettem a nyelvvizsgát és új beosztást nem tudtak felajánlani, már tudtam, hogy 45 évesen, 3500 repült órával, jelentős oktatói tapasztalattal a hátam mögött befejezem a katonai repülő pályafutásomat. Így is történt. Azóta megszűnt itt a képzést illetően sok minden és esztelen, részrehajló döntések alapján szinte minden felkerült Budapestre. 2000 decemberétől a Humán Szolgáltató Központban dolgozom, melynek pár éve az igazgatóhelyettese vagyok. Szenvedélybetegekkel és hozzátartozóikkal, illetve életvezetési problémákkal küzdő emberekkel foglalkozom. Korábban tanítottam az alternatív gimnáziumban társadalmi beilleszkedési zavaros gyerekeket. Az a megtiszteltetés ért, hogy 2006-ban a szociális és munkaügyi miniszter elismerésében, majd 2011-ben a város közgyűlése által, az e területen végzett munkám elismeréseként, Adorján Ildikó díjban részesültem.

Jól tettem, hogy mentálhigiénés szakember lettem, majd a mediátor, DLT tréner, wingwave-coach végzettséget is megszereztem, mert hiába a múlt, a repülési tudás, a nyelvtudás, a kapcsolatok, azzal maximum őrző-

védőnek lehetne elhelyezkedni, mert más lehetőség nem nagyon van. Jóllehet az is tisztességes munka, de abban, amit én most csinállok, jobban ki lehet teljesedni.



Immár civil szakemberként, egy magyar-ukrán projekt sajtótájékoztatóján

Ha végiggondolom a pályafutásomat, a legszebb időszak a főiskolához köt, ahol a seregben addig nem tapasztalt döntési önállóságot, bizalmat kaptam, nagyobb, mint amikor 15 évesen vitorlázógéppel egyedül repülhettem. Bármelyik parancsnokkal szemben kiálltam a véleményem mellett és annyit vártam el a beosztottaimtól amennyit én is megcsináltam.

A katonai repülés egészét tekintve jó közösségben lehettem, olyanok között, akik nem csak katonai feladatokat repültek, de ott voltak az erdőtüzeknél és az árvizeknél, várandós anyát, beteget vagy élelmiszert szállítottak, vagyis békeidőben a biztonságot szolgálták a helikoptereikkel. Mert nincs olyan, hogy egy ország nem tud fenntartani egy helikopter ezredet. A helikopter nem a pilóták játékszere még, ha van is aki így

gondolja, hanem az ország érdeke. A megrendelőé, amely a rendszerváltás óta - úgy tűnik - nem igazán törődik a hadseregének fejlesztésével. Jelenlegi munkám során sokszor hangoztatom, hogy nem a szavakkal, hanem a tettekkel nevelünk. Igaznak tartom ezt a hadsereggel kapcsolatos történések kapcsán is.

*

Történetek a hétköznapokból

Századkötelék

- 1980 táján még másodpilóta voltam, amikor kitelepültünk Zalaegerszeg mellé a reptérre. Éjjel riadóztattak, hogy felszállás és irány Szombathely. Nincs éjszakai kötelék kiképzésünk, mi legyen? A parancs az parancs, a tizenkét gép felszállt és század kötelékben áttelepültünk Szombathelyre minden gond nélkül. A folytatás már nappal az lett, hogy Szentkirályszabadja felé befelhőzött ez a 12 gép és akkor jó szorosra zárt mindenki és felemelkedünk. A felhő fölött aztán ott volt a 12 helikopter. Soha nem csináltunk előtte ilyet. Szentkirályszabadján egyenként szálltunk le.

100 liter alatt

- Egy másik alkalommal Szentkirályszabadján felvettük a deszantot és elrepültünk a bokrosi lőtérig, Kecskemét alá. Ott először éles rakétát lőttünk század kötelékben, utána kiszórtuk a deszantot. Jöttünk haza és szóltak, hogy atomtámadás érte a repteret, várakozzunk. Kenese környékén várakoztunk, és Borsos „Dugó” – a század parancsnoka - jelentette, hogy akkor a tartálykocsikat is kérjük a várakozáshoz, mert az utolsó gép piros lámpája már ég, 300 liter üzemanyaga maradt. A Mi-8-as 14 litert fogyasztott percenként, 100 liter alatt volt, amikor leszálltunk.

Trauma

- Az első traumám is Szentkirályszabadjával kapcsolatos. Ez volt, amikor 1982-ben összeütközött két Mi-8-as és a véletlenek haltak meg. Megyek be reggel - akkor még volt kötelező reggeli - és mindenkinek lóg az orra. Elmondták, hogy a Hajdu-Kis Bálinték éjszakai iskolakört repültek, egy másik gép besorolt a légtérből és a negyedik forduló után a bal főfutóval elkapta a forgószárnyat. Megérintett, mert tudhatok én, de a másik hülyesége ellen a tudásom nem ad védelmet. Attól kezdve óvatos duhaj lettem. Akkor már volt egy lányom és amikor ez történt, visszavettem a nagy lendületből.

Taxisbloká

- A taxisblokádnál idején, mi fent voltunk Budaörsön a gépekkel együtt, ha szükség lenne ránk. Aztán szépen elfelejtettek minket. Nappal a Körépületben ültünk, este visszamentünk a Petőfi laktanyába. Nem tudom mi lett volna a dolgunk, minek vittek fel minket, de katonaként tudomásul vettük. Abban biztos vagyok, ha azt mondják, hogy fegyverhasználat meg ilyesmi akkor felállunk, hogy mi itt befejeztük a történetet.



Ágfalva, határőrizeti feladat

Ekipázs

- Géppárban repültünk Budaörsre a hadtápfőnökökért. Elrepítettük őket Edelénybe, a kastélyparkba reggelizni, ami akkor focipálya volt. Onnan felmentünk Borsodba egy kis településre, ahol lángos evés várta őket. Utána Szegedre mentek volna ebédelni, de a rossz idő miatt le kellett szállni Mezőkövesden, ahova éppen szovjet bombázók települtek. Az utasaink idegesek voltak, mert ugye ebéd várta őket Szegeden. Végül kaptak egy buszt és azzal mentek tovább. Mi ott maradtunk némi készpénzzel. A fogdában kaptunk szállást, mert csak ott volt üres fekvőhely.

Elintéztük, hogy kocsival bevigyenek minket Mezőkövesdre vacsorázni. A lényeg hogy elvertük azt a kevés pénzt, ami nálunk volt, abban a hiszemben, hogy másnap jó idő lesz és mehetünk tovább.

Reggel hatalmas volt a köd, a bombázók elrepültek, csak mi voltunk a reptéren. Ott ragadtunk, pénzünk nem volt, éhesek voltunk. Szentkirályszabadján jó volt a látás. de amúgy senki sem repült, Ferihegy sem fogadott gépeket. Mivel Mezőkövesden nem volt meteorológiai

szolgálat, a mi információnkat fogadta el a repirányítás. Bőszen bizonygattuk, hogy 3 kilométeres látás és 300 méteres felhőalap van, ami nem volt igaz. Azt kértük, hogy géppárban, 50 méteren hadd húzzuk el a csíkot Szentkirályra. Közeledtünk a Vinyica – Albertirsa vezetékhez, amit jelentős magasságkülönbséggel szabad csak átrepülni. Szóltunk a kísérőnek, hogy zárkózzanak fel és beemelkedtünk a felhőbe. Miután átmentünk a vezeték felett, elkezdtük a süllyedést, kiértünk a felhőből és 30 perc múlva leszálltunk Szentkirályon.

A Dunántúlon már jó idő volt. Ettől függetlenül nem kell ezt másolni, szabálytalan és veszélyes dolog volt. Bevállaltuk a rizikót, hogy kötelékben befelhőzünk, illetve irányadó nélkül lesz felhőáttörés. De miért vállaltuk be? Az első pilótám fejmozdulatából, szempillantásából is tudtam, hogy mit akar kérdezni: „Cs” időt, üzemanyagot, földfeletti sebességet, pozíciót, bármit. Ezt adta az ekipázs rendszer. Ha én azt mondtam, hogy az időre érkezéshez 165 km/órát tarts műszer szerint, akkor ő annyit tartott nem 166-ot vagy 164-et. Tudtam, hogy mikor kezdhünk el süllyedni, hiszen kiszámoltam. Pável pedig tudta, hogy megbízhat bennem. Sokat repültünk együtt. Megtapasztalta, hogy pár másodperc eltéréssel érkeztünk mindenhova. A Mi-8-ason ezt még számolgatni kellett, nem volt térképindikátor. Egyébként tizenöt másodperc időeltérés volt a kiváló, harminc másodperc a jó eredmény.

Egy ekipázsban tudom, hogy kitől mit várhatok el, az pedig már egyéni probléma, ha valaki olyan gépparancsnok, hogy nem támaszt igényt a másodpilótával szemben.

Kanada

- A főiskolán akkoriban én voltam a legmagasabb beosztású és rendfokozatú helikoptervezető. Jött a telefon, hogy menjünk fel Budapestre, mert jön egy német nyugállományú katonatiszt és egy kanadai ember és a képzéssel kapcsolatban szeretnének ajánlatot tenni.

Elmondták, hogy Kanadában rövidesen indul egy új kiképzési rendszer és azért jöttek, hogy megvitassuk, hogy Magyarország is beszállna. Beszélgettünk, és én elmondtam, hogy mi itt képesek vagyunk kiképezni az embereket a meglévő eszközökkel. Én is jártam szakmai tanulmányutakon Németországban, Angliában, az Egyesült Államokban és beleláttam bizonyos dolgokba. Ha ők elmondják, hogy mi a NATO elvárás, mi kiképezzük itt az embereket. A négy év tokkal-vonóval, ruházattal, szállással, étkezéssel, repüléssel, 40 ezer USD / fő a helikoptervezető képzés esetében. Ők milliós nagyságrendben gondolkodtak, dollárban

persze. Akkor nem látom értelmét – mondtam. Megtanulunk angolul, megtanuljuk a NATO eljárásokat, de itt. A helikoptervezető képzésnek azóta sincs olyan szervezett formája, mint akkor volt.

* * *

Fotó: Szappanos-archív, Bógyi Zsolt

2016 január 08.

Írta: szórád tamás

A cikk eredetije: http://airbase.blog.hu/2016/01/08/harom_generacio_iii_resz címen olvasható.

Három generáció – III. rész

A Szappanos családban három generáció választotta hivatásul a katonai repülést. A második és a harmadik generációról már volt szó, hátra van a befejező rész, az első generáció történetéből kiemelt pillanatokkal.



Harmincöt év nagy idő. Idősebb Szappanos József éppen ennyi időt töltött el a katonai, majd később a sportrepülésben. A légcsavaros UT-2-esen kezdte, majd Jak-18-ason és Jak-11-esen folytatta a katonai kiképzést, utóbbin oktatta is a légiharcot. Egy rövid MiG-15-ös kitérő után leszerelt a hadseregtől és immár civilként, Békéscsabán lett repülőtér parancsnok. A katonai repüléstől nem szakadt el, hiszen két évtizeden át a leendő katonai pilóták motoros repülő előképzését irányította.

Az árvaháztól a leventéig

- Négy éves voltam, amikor édesanyám meghalt. Apám a húgomat és engem beadott egy gyulai menhelyre. Ötéves koromtól Újkígyóásra kerültem és vagy tíz helyet megjártam, végül 1937-ben visszakerültem Békéscsaba Jamina városrészébe. Ott is maradtam a háború végéig.

Akkoriban, aki a 12 éves kort elérte, annak az évnek szeptember hónapjától leventeköteles volt. 1942-ben én is elértem ezt a kort és sokadmagammal megjelentem a levente gyakorlótéren.

Megkaptuk az eligazítást, hogy mik a követelmények, milyen foglalkozások lesznek, mi jár a hiányzásért. A rendőrség és a csendőrség is előállíthatta a leventéket. Akkoriban kevés rendőr, de annál több csendőr volt Békéscsabán. Nyilván az uradalmi birtokok miatt, hiszen ők járták a mezőt és a tanyavilágot is.

Lehetett jelentkezni pilótának, ejtőernyősnek, kerékpárosnak - akkoriban az is volt - rádiósnak, lövésznek, szanitécnek és még más helyekre is, kit mi érdekelt. Akik pilóták akartak lenni, azoknak kötelező volt modellezni. Jelentkeztem hát modellezőnek.

Kérdezték, hogy mi indította ezt el bennem. Elmondtam, hogy akinél nevelkedtem, első világháborús hadirokkant gépkocsizó volt, de nagyon érdekelte a repülés. Ő járatta a *Magyar Futár* című katonai lapot és a *Magyar Szárnyakat* is. Ezekből a lapokból én kiollóztam a képeket, és lisztből kikevert ragasztóval beragasztottam egy füzetbe. Így alakult ki bennem az érdeklődés a repülés iránt.

Aztán, mint a legtöbb fiatal, aki keres valamit, ami a szenvedélye, ami beindítja a fantáziáját, elolvastam a Mussolini kiszabadítására indított, Skorzeny vezette mentőakcióról írt cikket. A *Magyar Futár* írta meg akkoriban. Ezt olvasva is pilóta akartam lenni.

polgárit vagy gimnáziumot. A tiszti és tiszthelyettesi vonal képzése szépen ki volt dolgozva. Később a háború ezt felgyorsította, átalakította.

Aztán 1944. október 6-án Békéscsabára megérkeztek a ruszok és vége lett mindennek. Az iskola megszakadt, abban az évben már nem volt oktatás.

Útkeresés

- A háború után kerestem a helyemet. Továbbra is ugyanannál a családnál voltam többedmagammal kiadva Jaminában. A Horthy-rendszer támogatta a téli és nyári ruházódásunkat és a család még némi pénzt is kapott, hogy az állam helyett nevelje a gyerekeket, de a háború után ez megszűnt. Hogy ne terheljem őket, 1946-tól ipari tanulónak mentem egy kádármesterhez. Náluk laktam, dolgoztam és ettem, közben tanultam a kádár szakmát.

1949 nyarán hallottam, hogy az Országos Magyar Repülő Egyesület, az OMRE, beindítja Békéscsabán a repülést. Jelentkeztem vitorlázórepülő növendéknek és a gyakorlati repülést még '49 novemberében megkezdtem, kétkormányos vitorlázógéppel.

Ha valaki nagyon el akar adni valamit, sokat és jól beszél, akkor eladja azt. Na, így volt a Szabadságharcos Szövetség embere, aki nagyon meg akart győzni arról, hogy jelentkezsek ejtőernyős oktatónak. Kitöltötte a jelentkezést, és többet nem hallottam róla. Láttam egy jövőképet és még valamennyi pénzt is kaptam volna. 1949 végén kaptam az értesítést, hogy jelenjek meg Budapesten, a Marczibányi téri ejtőernyős központban, ejtőernyős oktató iskolán, ami 1950 január elején indult be.



Ejtőernyősök felvonulása 1950 februárjában, Budapesten

Megkaptuk a kiképzést, gyakoroltunk az ernyővel, és Budaörsről felszállva 1950. március 16-án Vecsésnél végrehajtottam az első ejtőernyős ugrást. A továbbiakat terveztük, amikor közbejött egy baleset, szálátcsapódás miatt meghalt egy fiú. A kiképzést leállították.

Ekkor jelent meg három légierős tiszt azzal, hogy ki akar repülni a seregben? Jelentkeztünk és lekádereztek bennünket. 1950 március vége volt, április közepén kellett jelentkezni a budapesti Kilián laktanyában, az Üllői út és a Ferenc körút sarkán.

A szakmámban nem sok esély volt elhelyezkedni, a mesterem is azt mondta, hogy egy borvidéken talán jobban boldogulnék kádárként, de kérdés, hogy mi lesz a gazdák sorsa a termelőségvetkezetek megalakulásával.

Végül egy boroshordót készítettem vizsgamunkaként és megkaptam a segédlevelet. Visszamentem a nevelőszülőkhöz azzal, hogy nem fogok a szakmámban elhelyezkedni. Én akkor már döntöttem, hogy a repülést választom hivatásul.

A Néphadsereg pilótája

- Az iskolát orosz nyelvtanulással kezdtük. Az étkezdében akkor kaptunk kiszolgálást, ha oroszul kértük. Lementünk reggelizni, ebédelni, és egymásra néztünk. Hogy van a villa oroszul? A kanál? A kenyér? Az étkeзде személyzete várta, hogy kérünk, a parancsnok pedig evett. Nem lehetett haragudni rá, hiszen rávezetett minket a nyelvtanulásra.

- Látják, úgy lehet megtanulni, ha használják. Mert tudják, csak nem mondják, mert attól félnek, hogy mit szólnak majd a kiejtésükhöz - mondta.

Áprilisban kezdtük és augusztus elején felkészültünk, hogy kimegyünk a Szovjetunióba. Bennem, mint menhelyen nevelkedett srácban nagyon dolgozott az, hogy mi lehetek. Már valamennyire beszéltem az oroszról és beleéltem magam az egészbe.

Ekkor történt, hogy megjelent Zalka ezredes, a légierő parancsnoka és közölte: az elhárítás szerint Tito, az imperialisták láncos kutyája, megtudta ennek az iskolának a feladatát, ezért nem tudnak minket kiküldeni a Szovjetunióba. Eldönthettük, hogy leszerelünk vagy sem, de lehetett magánkihallgatást is kérni. Persze feltettem a kezem, aztán a többiek is. Amikor rám került a sor, jelentkeztem Zalka ezredesnél.

- Miért ragaszkodik annyira az iskolához? – kérdezte. - Én menhelyen nevelkedtem. Először az ejtőernyősöknél, majd itt lehetőséget kaptam. Elmondták, hogy mi lesz, én ebben bíztam, erre építettem mindent és tanulni akarok - válaszoltam. Az elhárítás közben jegyzeteltem.

Egy idő múlva az ezredes visszahívta azt a 10-12 főt, akit nem tudott rávenni, hogy szereljen le. Elmondta, hogy a nyár végétől egy-két hónapig, amíg a Honvéd Killián György Hajózó Tiszti Iskolán nem indul az oktatás, Kecskeméten leszünk.



A vasalt egyenruhánkban – a váll-lapokba vonalzókat csúsztattunk, hogy kemény legyen – elmentünk Kecskemétre. Az ottaniaknak fogalmuk sem volt, hogy mit kezdjenek velünk.

Ekkor helyeztek hozzánk egy frissen avatott gyalogos alhadnagyot, aki annyit tudott, hogy jobbra át, balra át. Azt gyakoroltatta velünk. Ő nem tanult oroszul, és amikor nem akartuk, hogy értse, miről beszélünk, oroszra váltottunk. Később, miután megismerte a hátterünket, jól kijöttünk egymással.

Az alakítás bántotta a kecskeméti repülőket, akik már akkor sem rajongtak ezért. Kivezéyelték minket a reptérre kúszni-mászni. A menhelyi múltamból, ahol nagyon sok igazságtalanság ért, hoztam magammal az igazságérzetemet és ennek hangot is adtam. Hivatott az elhárítás azzal, hogy panasz van ránk. Az volt a helyzet, hogy valóban zavartuk a helyieket, sokat dumáltunk, magyaráztunk, miközben semmit sem csináltunk és ők sem tudtak mit kezdeni velünk.

Végül 1950. november közepe táján átvonultunk a Killiánra. Sokan voltunk, nagy volt a feltöltés, hiszen a tovaris megkövetelte a légierő intenzív fejlesztését. Eleinte jöttek más fegyvernemektől, ejtőernyősöktől, páncélosoktól is. Aki megfelelt, maradhatott, aki nem, mehetett vissza oda, ahonnan jött. Nem kérdezték, ki mi szeretne lenni, közölték, hogy ez a

társaság csatás lesz, a másik pedig vadász. Én ekkor még az Il-10-esre kerültem volna csatásnak.

*

- Amikor elindultak a „húzd meg, ereszd meg” légtérrepülések, akkor gondoltam esténként, már az ágyban fekve, hogy Istenem, mennyi mindent kell megtanulnom!

Tiszapüspökiben az UT-2-es Galambon repültünk. Ragyogó reptér volt, az árterületen sima volt a placc. Télen is repültünk ott, és amikor ráfagyott a hó, a farokcsúszós Galambok szerettek farolni a hóban. A zöldár miatt ott kellett hagyni a barakkjainkat és betelepültünk a szolnoki anyareptérre. Ott válogattak le vadászok.



Az UT-2-es fotója Szappanos József egyik abumában

Még a leválogatás előtti napokban javában légterezünk. Az oktatóm egy rajparancsnoki ellenőrzés végett eljött velem. Elmentünk a légtérbe, ahol különböző bedöntésű fordulókat csináltunk, leborítást, bukfcenet, dobott orsót. A dugóhúzó nál, amit balra csináltunk, laposdugóba estünk, amire az UT-2 Galamb egyébként hajlamos volt. Jó magas nyárfák

szegélyezték a Holt-Tisza ágát, ami ott kunkorodott. A vörös négyszögből figyelt a figyelő, és jelentette, hogy nem látni a Galambot, mert a fák koronája alá süllyedt. Pörögtünk lefelé, de gázfröccsökkel sikerült megfogni és kiemelkedni. Leszállás után jelentkezni kellett a repvez asztalnál. Beszámoltam arról, hogy dugóhúzó volt a feladat és kivételkor, bár mindent jól csináltam, minden kormány a helyén volt, mégis laposdugóba estünk. Erre újra elküldtek oktatóval együtt, hogy ismételjem meg a feladatot.

Másodszorra ugyanúgy végrehajtottam és nem volt gond. Később a szerelők mondták, hogy a repülőgépek egyikét-másikat nagyon régen gyártották, azóta télen-nyáron szabad ég alatt álltak. Némelyiken a vízszintes vezérsík elcsavarodott, talán ez lehetett az oka a laposdugónak. Egy-két hét múlva jöttek a vadászszemlélők és leválogattak vadászni. Mint mondtam, eredetileg csatás lettem volna Il-10 Párducon, de hiány volt vadászpilótában, ezért válogattak közéjük. A vadászoknak nagy volt a tekintélye. Ők mindig is a pillanat emberei voltak, gyors reflexekkel rendelkező pilóták, akik egy pillanat alatt döntenek.

*

- 1952 nyarán egy Jak-18 Fürjrel települtünk Tápiószentmártonban. Az átképzés megvolt, 12-13-an átmenetileg magunkra maradtunk oktató nélkül, egy szerelővel. Ma is elgondolkodom, hogy a Galamb után úgy repültem a Fürjrel, hogy alaposabban nem ismertem, csak amit a szerelők és az oktatónk, Balda Jani bácsi elmondtak. Féklap, futó, rádió... ezek a Galambban nem voltak. Az UT-2-esen a fejező oldalán kilógott egy cső, arra kellett ráhúzni egy gumicsövet és a másik végén egy tölcserbe beszélt az oktató. Visszafelé nem működött persze.



Jak-18 Fürj (fent) és Jak-11 Ölyv egy 2003-as emléklaketten

Ekkor történt, hogy eljöttek hozzánk a Killiánról. Egyikük emlékezett rám Kecskemétről és kérdezte, hogy alakul a sorsunk. Elmondtam, hogy leválogatás után megkaptuk a Fürjet, aztán '52 őszén Jak-11 Ölyv vadász-kiképzőgépre megyünk át, de egyelőre áll a dolog.

Pár nappal később eljött hozzánk Koronkai Károly őrnagy, a bombázó szemlélő. Kérdezett minket, mi válaszoltunk, ő jegyzetelt, belekérdezett. Aztán beütemezett minket, repült velünk és ő adta a szakmai minősítést. Miután lerepültük a feladatot Koronkaival, ott maradtunk, ő elment. Aztán jött a parancs, hogy irány Szolnok.

*

- 1952 októberében elkezdtek a Jak-11 Ölyv átképzést, ami 1953 tavaszáig tartott. Aztán következett az avatásunk, majd a szabadság és utána ismét Szolnok, ahol oktatók lettünk a Jak-11-esen. Hátról ugyanúgy kellett tudni repülni, mint az első ülésből. Nyúztuk az Ölyvet, amit bírt, húztuk, csúsztattuk, hogy lerázzuk az üldözőt.



Jak-11-es Szolnok légtérében, 1954-ben

Amikor oktatók lettünk, minden félévben adtunk le növendéket. Nagyon hamar egyedül repültek a gyerekek, az iskolakör és a légtér mellett volt kötélezés és légiharc-gyakorlat. Mi oktatók is folyamatosan képeztük tovább magunkat. Kemény harckiképzést csináltunk, még a második világháborús szisztéma szerint és rossz idős képzést is. A század tizenvalahány gépe felsorakozott, felszállás, ötven méteren iskolakör a százméteres felhőalap alatt és leszállás a jeges betonra. Nem volt könnyű a hosszú orrú Jak-11-essel! Légilövészet csak

fotógéppuskával volt, földi pedig élesben is az oktatóknak, a növendékek nem csinálták. Fantasztikus pilóták repültek nálunk, akiktől rengeteget lehetett tanulni. Például D. Kiss Béla, a második világháborús, nagy tapasztalatú pilóta, aki megkövetelte, hogy az oktatók magas szinten repüljenek és harcoljanak.

*

1954-ben Fülest, vagyis Hajdú Laci századparancsnokot és engem elküldtek MiG-15-ös átképzésre, Taszárra, hogy aztán erre a magra épülhessen a további képzés. Addigra azonban olyan légkör alakult ki, hogy tudtam, lecsengőben van a katonai pályafutásom.

Jött 1955 és a tortúra. Nekem, mint fiatal tisztnek, jó ember volt az ezredparancsnokom, Vadas Jenő. A fia később nálam volt növendék. A tiszti gyűlésen bejelentette a politikai tiszt, hogy Vadas Jenőt leváltják. Mi olyanok voltunk, mint egy család. Minden rajnak volt négy oktatója, három raj, 12 oktató, rajparancsnok, század parancsnok, szóval egy család. Tudni akartuk, hogy miért váltották le Vadas Jenőt. Ezen az új parancsnok megsértődött, piszkált minket ahol tudott. Addig jártattam a számat, amíg fogda lett belőle. Négyünket marasztaltak el, de egyik társunk végül kimosta magát. Negyedik társunkat Pestre vitték, mert pisztolyt vett elő.



MiG-15-ös, a Néphadsereg első sugárhajtású típusa

Ennek az volt az előzménye, hogy már nagyon feszült volt a hangulat. Akkoriban nem volt rendkívüli, ha valakinél fegyver volt. Felmentünk a századhoz és ő bezárkózott a fürdőbe. Az

ezredparancsnok kereste őt, felküldött érte egy századost, aki hiába követelte, hogy nyissa ki az ajtót. Szó szót követett és a társunk bentől belelőtt az ajtóba. Hívták az őrséget, betörték az ajtót, lefegyverezték a társunkat és kocsival azonnal Pestre vitték. A század készült a repülésre, de azon mi már nem vehettünk részt.

*

1955 augusztusában értesültem arról, hogy egy Központi Bizottsági döntés értelmében le lehet szerelni a légierőtől is. Korábban az volt, hogy azok a tisztek és tiszthelyettesek, akik a polgári életben megélhetést találnak, minden további nélkül leszerelhetnek. Ez azonban nem vonatkozott a légierőre, onnan csak hadbírótság vagy a képzés költségének megfizetése után lehetett távozni.

Miután megengedték, hogy elmehetünk, a fogdaparancsnok lejött hozzám és elmondta, hogy az új parancsnokról senki nem tudja, hogy honnan jött, de nagyon „fekszik”. Azt mondta, hogy írjak egy levelet, ő segít, hogy mi legyen benne és szigorúan titkos minősítéssel, futárral felküldeti Pestre. Így is lett. Sokat rágódtam, hogy mi lesz a vége, családos emberként nagyon ideges voltam, de megírtam.



Oktatás Szolnokon. Mindenki az ötvenes években rendszeresített szürke hajzóruha téli változatát viseli.

Miután letelt a fogda, hetekig repülésvezetőnek osztottak be a toronyba, aztán egy nap hívatott Kablay alezredes, az iskolaparancsnok. Azt kérdezte, hogy kinek írtam levelet és miért akarok leszerelni. Kablay politikai helyettese pedig azt kérdezte, hogy miért nem

tartottam be a szolgálati utat. A politikai helyettes ki akarta provokálni, hogy Kablay, a volt második világháborús pilóta majd csinál valamit.

Elmondtam, hogy fogdában voltam 27 napig, de nem indokolták, hogy mivel. Leváltották Vadas századost, az ezredparancsnokomat és én hozzá kötődöm.

*

- Szabadságra mentem és megkerestem a Magyar Honvédelmi Szövetség megyei vezetőjét. Érdeklődtem, hogy milyen lehetőség van. Az MHSZ megyei elnöke mellé kellett repülési helyettes. Így hát 1955 novemberében beálltam a megyei vezetésbe repülési elnökhelyettesnek. Hozzám tartozott a vitorlázórepülő és ejtőernyős képzés, a motoros repülő képzés és a modellezés. A már említett 1955-ös KB határozat miatt a Néphadsereg sem gördített akadályt a távozásom útjába, leszereltem.

Békéscsaba – sportrepülés, modellezés, tisztiiskolás előképzés

- 1955-től 1985. december 31-ig, nyugdíjazásomig dolgoztam a békéscsabai repülőtéren. Ezt a repteret egy újjáépített hangárral vettem át, egy iskolaépülettel, egy régi gondnoki és egy műszaki épülettel, ami gépjármű és csörlőaggregátor tároló volt.

1964-ig a helyiek körében repültem, vontattam, ejtőernyősöket ugrattam, eleinte UT-2-es és Po-2-es gépekkel, később csak Po-2-essel. Modelleztem is, eleinte nem nagy meggyőződéssel, később komolyabban. 1956 után újra szétváltunk, Szabadságharcos Szövetségre és Magyar Nemzeti Repülő Szövetségre. Én az utóbbi kötelékében maradtam.



1962-es modellező bajnokság Karlovy Varyban

1956 után olyan rendelkezések voltak, hogy a légcsavart le kell szerelni és bevinni a rendőrségre. A porlasztót is le kellett szerelni a motorról és az akkut is ki kellett venni. Nekem ki kellett települnöm a városi irodából a reptérre. 1957 őszén újra összeállt a dolog és Magyar Honvédelmi Sport Szövetség lett a neve. Megyei modellező előadó lettem. Közben kijártam a reptérre, és kerestem a kapcsolatot a cukorgyárakkal. Náluk volt pénz, támogatták a modellezést.

*

- 1964-től Békéscsabán elkezdődött a tisztiiskolás jelöltek motoros repülőgép-vezető előképzése. Azután kaptak a fiatalok nyolc hónap nyelvi képzést a Kiliánon. Az első években kétszer jöttek, harmadik és negyedik középiskola végén. Így volt nálunk Farkas Bertalan és Magyarai Béla is. Később már csak egy tábor volt, a jelöltek egy kecskeméti orvosi és az érettségi után jöhettek. A tábor után én lejelentettem őket, a Kilián pedig küldte nekik a behívót.



Az előképző tábor növendékei a kiképzésre használt Zlin-226-osokat mossák

A fiatalok teljes ellátást kaptak és katonai fegyelemben töltötték a mindennapokat. Reggel 7-től 14 óráig repültünk, utána ebéd és csendes pihenő volt, majd repülés, felkészülés másnapra, és a repülések kiértékelése az oktatókkal. Először Zlin-226-oson, majd a behúzható futóműves 326-oson folyt a kiképzés. A sereg részéről volt az elvárás, hogy féklap, rádió és behúzható futó legyen a gépen. Ahogy múltak az évek, jött a Zlin-526-os majd a 726-os, végül a nyolcvanas évek elején a Zlin-142-es. Ez utóbbi nem volt behúzható futós, orrfutós volt és egymás mellett ült a növendék és az oktató. Ahogy gyarapodott a 142-esek száma, úgy fogyatkoztak a farokkerekes Zlinek.

Visszatérve a tisztiiskolások képzésének kezdetére, nagy segítségemre volt Stock János, az Országos Légvédelmi Parancsnokság későbbi parancsnoka, aki gyulai származása lévén ismerős volt mifelénk.

Elmondtam neki, hogy a repülőklubok számát a Központi Bizottság intézkedésére a felére vették vissza. A nagyjából 40 klubból maradt 22. B kategória lettünk, pedig A-ként indultunk 1964-ben, amikor beindult a tisztiiskolások képzése. Az A kategóriás klubnál függetlenített parancsnok, oktató, hangármester, ejtőernyős oktató dolgozott, egy vagy két motoros gépük

volt. Egy év után 1965-ben jött a KB határozat, hogy az ország csak a klubok felét tudja megtartani.



**Az ejtőernyősök jó kapcsolatot ápoltak az ideiglenesen hazánkban állomásozókkal.
Szovjet Mi-6-os Békéscsabán 1968-ban.**

Amelyik klub B kategóriás lett, az elveszítette az összes motoros gépet, a vitorlázók felét, csak a parancsnok és a hangármester maradt meg, a többieket elküldték. Így veszítettem el az öreg második világháborús szerelőmet, Székely Jani bácsit és két fiatalabb szerelőt, továbbá oktatókat és ejtőernyős oktatókat. A Po-2-es és a vitorlázók fele Sáríba került, a Zlin-381-es Budapestre, mi pedig motoros gép nélkül maradtunk.

Stock végighallgatott és azt mondta, hogy helyretesszük a dolgot. Helyre is tette.

*

- Az alapkövetelmény az volt, hogy a repülőkluboktól érkező növendék legyen túl az orvosin, az elméletin és repüljön valamennyit, mire Békéscsabára kerül a motoros kiképzésre. Ezt nem minden klub teljesítette. Kapták az állami támogatást, de inkább vontattak, mint oktattak, azzal, hogy majd Békéscsabán úgymint lesz oktatás.

Telt-múlt az idő, a vezetésemmel elindult a repülés. Ide olyan oktató kellett, aki csinálta is, nem csak panaszkodott. Megvolt a követelmény a HM részéről, az iskoláért én feleltem és teljesíteni kellett a megadott óraszámot. Szabad kezet kaptam.



A fiatalokkal végigrepültük a szoktató repülést, aztán első nap többet nem repültek. Mondtam, hogy az iskolakör lehet hosszabb vagy dupla, de aztán vége aznapra és földi előkészítés jön. Lement a dolog, a gyerekek emésztették, hallgattuk, hogy mit mondanak egymás közt.

A folytatást azzal kezdtem, hogy a reggeli eligazításon rákérdeztem mindegyikre, hogy a szoktató repülés nem váltott-e ki félelmet, szóljon, akinél gond van. Nem jelentkezett senki, és napi 4-5 iskolakörrel folytattuk a repülést.

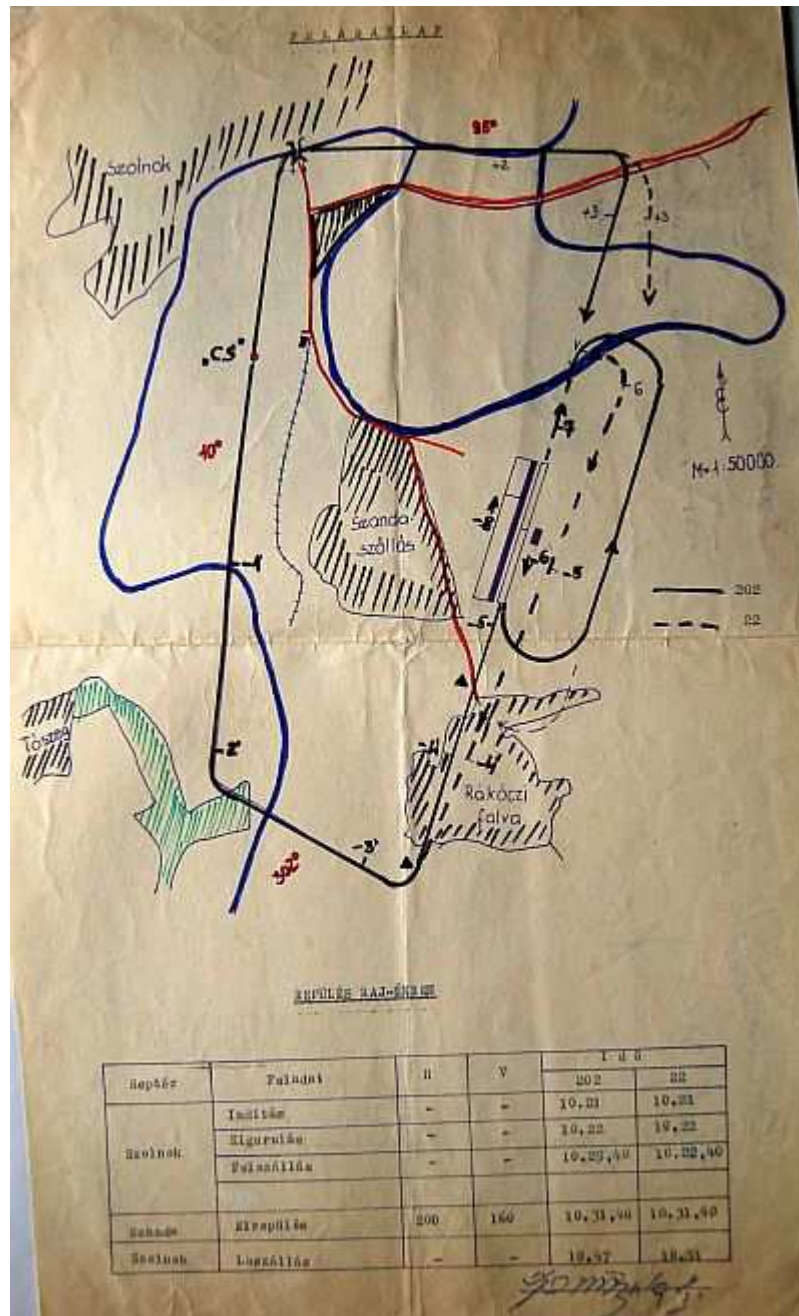
Egyik reggel kimegyek és azzal fogadnak, hogy egy növendék magánkívül szaladgál a szobában, felzavarva a többi lakót. Minden napra volt orvos, aki délután megvizsgálta a gyerekeket. Szóltam neki, hogy jöjjön és nézze meg a fiút.



PZL-101 Gawron előtt 1972-ben, a Fegyveres Erők Napján

A véleménye az volt, hogy a gyereket idegileg megviselte a repülés. Én jelentettem Budapestnek, hogy a fiút elengedem haza. Pestről erősködtek egy kicsit, hogy mi lenne, ha mégis maradna, mert ugye kell a létszám, a Kilián nagyon hajtja a dolgot. Értelmetlennek tartottam, hogy erőltessük a gyereket. Aztán később, amikor én kértem még növendéket, akkor meg az volt a válasz, hogy minek, nem kell a repórát nyomni beléjük...

Pár évre rá volt egy másik eset, amikor elengedtem egy növendéket egyedül. Vinczi Karcsi vezette a repülést. Mindig úgy helyezkedett, hogy lássa a guruló, le- és felszálló gépeket. Éppen értékeltünk egy repülést, amikor hallom, hogy Karcsi mondja rádión, hogy „miért mész tovább?” Az egyik gép ugyanis 5-6 méteren átstartolt és továbbment.



Feladatlap 1978-ból

Volt egy leszálló gép, aminek az oktatója hallotta a rádión, hogy mi van és már készült, hogy átadja a gépet. Ő ki a gépből, én be. Rádión szóltam, hogy levágom az első fordulót, mindenki figyeljen a levegőben. A hosszúfalon zárkoztam a növendék bal szárnyához. Egyébként szépen repült, mindent szépen csinált, futót, fékszárnyat kezelt. Rádión szóltam neki, hogy mellette vagyok, folytassa. A harmadik forduló után folyamatosan mondtam neki, hogy mit csináljon, mert együtt szállunk le kötélekben. 6-7 méteren szóltam, hogy húzza le a gázt, finoman húzza a botot, még húzza egy picit és szépen leszállt. Kiguruláskor kértem, hogy ne fékezzen, csak tartsa az irányt. Miután visszagurult, leállította a motort és kiszállt, megkérdeztük, hogy mi történt? - Nem mertem leszállni – mondta. Bevallani sem merte

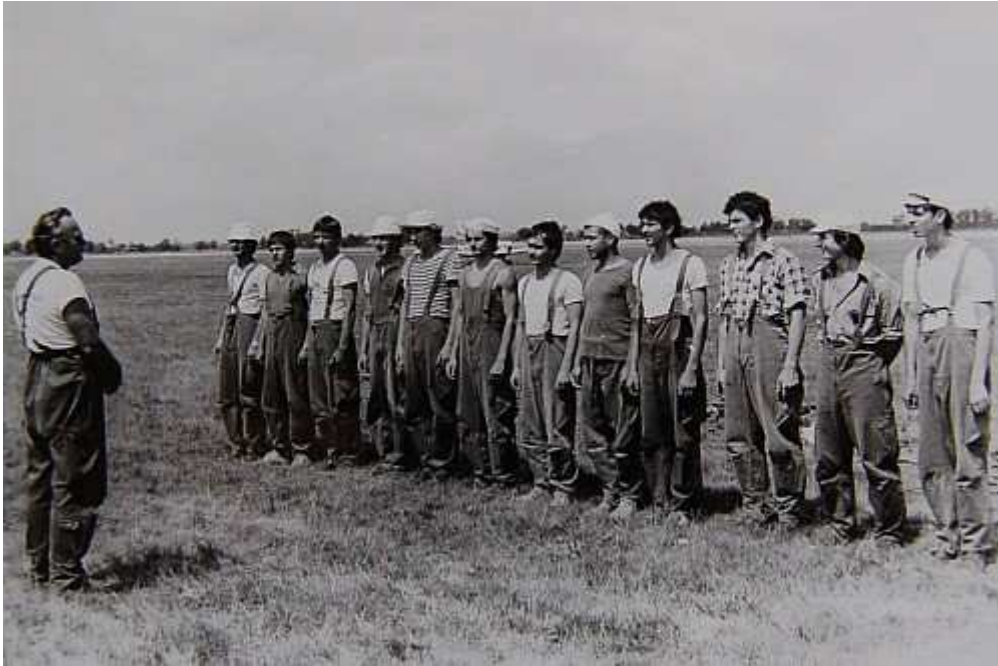
korábban, mert szégyellte. Lejelentettem Pestnek, a repülési osztály diszpécserének a dolgot. Volt meglepetés, hogy ilyen van?



Táborlakók tízóraija avagy életkép a négy, földbe szúrt vörös zászlóval kijelölt vörös négyszögből



Az előképző tábor növendékeinek látogatása Kecskeméten. A leendő tisztiiskolások számára már ekkor egyenruhát rendszeresítettek.



**1983. Már nem csak a hadsereg, hanem a Malév számára is képeztek pilótákat
Békéscsabán.**



MHSZ oktatókkal 1979-ben



Motoros repülő továbbképzésre az ország minden repteréről érkeztek pilóták. A karikatúra a budaörsieknek szól.

*

- 1984-ben a műrepülő VB-t Békéscsabán rendezték, ezért akkor már nem vállaltuk be az előképzést. Az akkori MHSZ repülőfőnökkel nem jöttem ki jól, megutáltatta velem a közös munkát. Ő is a légierőtől jött, akkor volt növendék, amikor én oktató a vadászezrednél. Akkor jöttek be Tápióról a Jak-18-ról. Hozzám már nem került, mert eljöttem a seregtől, őt '56 után avatták. Amikor 1983-ban repülőfőnök lett, úgy voltam vele, hogy kibírom a két évet nyugdíjig. Nem ment könnyen, mert mindig piszkált valamivel. Természetemből adódóan visszaszóltam, amit azzal viszonzott, hogy ellenem hangolta az MHSZ megyei vezetését. Végül 1985. december 31-én befejeztem és nyugdíjba mentem.



Apa és fia Dunakeszin, egy augusztus 20-i felkészítésen

Sok irigyem volt, főleg amikor a repteret fejlesztettem. De hálás lehetek a sorsnak, 6000 óra körül repülhettem. Ha visszagondolok a kezdetekre, mindig eszembe jut, hogy a légierő a paraszti és a melós rétegből emelt ki sok embert. Sokszor elgondolkodom, hogy ezek közül az elméleti síkon kezdetben alulképzett emberek közül milyen sokan voltak, akik nagyon jól elsajátították a technikát és mindent megtettek, hogy repülhessenek. El sem tudom mondani hányszor gondoltam arra, hogy mennyi mindenen múlik, hogy mi lesz az emberből vagy mi nem...



2015, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökének elismerő oklevele



* * *

Fotó: Szappanos József magánarchívuma

A cikk elején és végén felhasznált fotók forrása: Író Zoltán / NKH