

## 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 juhász kutya, 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 repülőtéren 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 pánccsaszekrénybe 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 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 repteknikai 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 kezembe tudtam 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 mondom, 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 időjárási 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 repülőtérrel 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, kellenek az oktatók a felkészüléshez, a módszertani ismeretek elsajátításához, de nem volt fogamatja. 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 kiegészített 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 gondolkodok 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 meg egy gépet. Örményesnél repült az egyik személyzet, s egy nagynyomású öntöző vízszugár akkor váltott át, amikor odaérték 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.



**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 korrigálunk 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 csinálok, 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 vétlenek 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 taxisbloká 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 információkat fogadta el a repirányítás. Bószén 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 kezdhetünk 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