

2016.jan.08.

Írta: szórád tamás

A cikk eredetije: [http://airbase.blog.hu/2016/01/08/három\\_generacio\\_iii\\_resz](http://airbase.blog.hu/2016/01/08/három_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 repülőter 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 visszakérültem Békéscsaba Jamina városrészébe. Ott is maradtam a háború végéig.

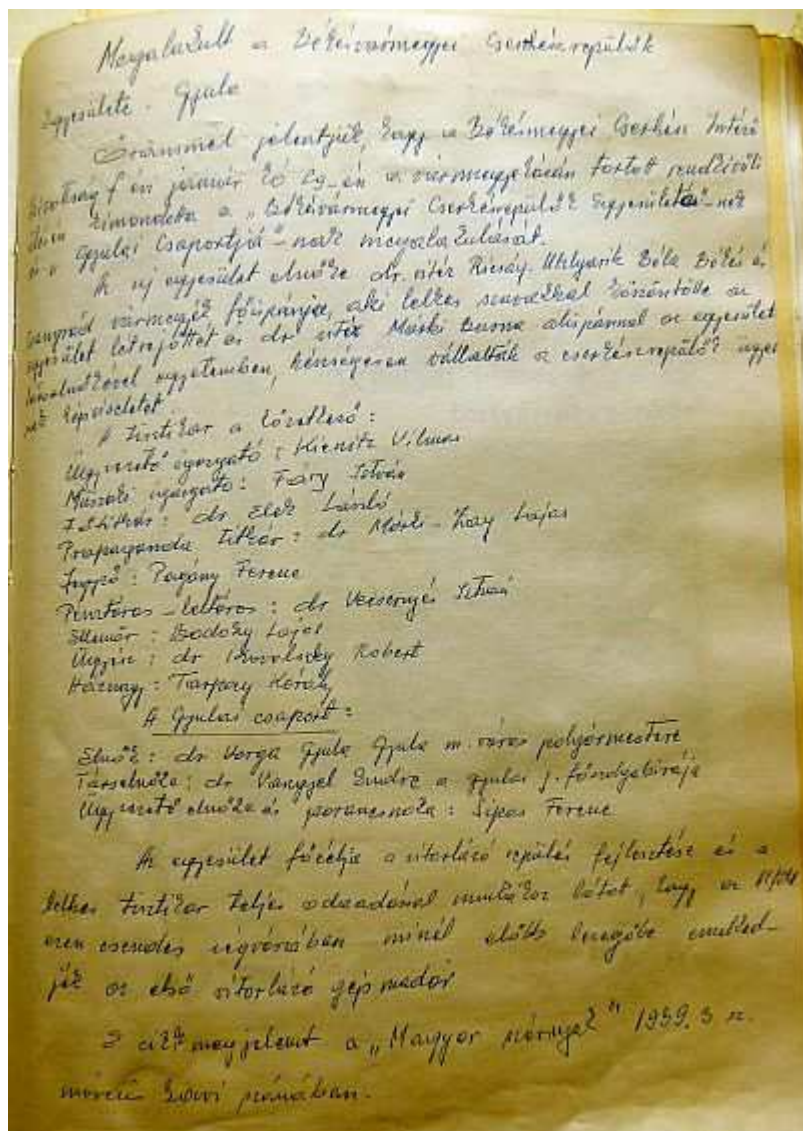
Akkoriban, aki a 12 éves kort elérte, annak az évnek szeptember hónapjától leventeköteles volt. 1942-ben én is elértem ezt a kort és sokadmagammal megjelentem a levente gyakorlótéren.

Megkaptuk az eligazítást, hogy mik a követelmények, milyen foglalkozások lesznek, mi jár a hiányzásért. A rendőrség és a csendőrség is előállíthatta a leventét. 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.



## Megalakult a Cserkészrepülők Békés megyei Egyesülete. A kézírással másolt cikk eredetije a *Magyar Szárnyak* 1939 márciusi számában jelent meg.

Egy gimnáziumi tanárember vezette a modellező kört. Nagyon jó dolgom volt, minden más alól mentesültem, semmi jobbra át, balra át. Egyszer, az éves levente napon volt lövészet, úszóverseny a strandon, és a futballpályán mindenki bemutatta, amit tudott.

Egyébként nagyon céltudatos volt a képzés, mert 16 éves korig modellezni kellett. Legközelebb Szentesen volt repülő orvosi vizsgálat. Oda kellett menni, és aki megfelelt, az 16 és 18 éves kora között vitorlázórepülő kiképzést kapott. Minden évben volt egy kötelező tábor, ahol még többet repülhetett, és ahol végleg megszerette vagy megutálta a repülést.

Aztán 18 éves kortól 20 éves korig motoros repülő kiképzést kapott az illető, ha megfelelt egy még szigorúbb orvosin. Ekkor volt a sorozás is, ahol megnézték, hogy mit végzett az ember, polgárit vagy gimnáziumot. A tisztí 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. Kitöltöttem 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 termelészövetkezetek megalakulásával.

Végül egy boroshordót készítettem vizsgamunkaként és megkaptam a segédlevelet. Visszamentem a nevelőszülőkhöz azzal, hogy nem fogok a szakmában 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 étkezde 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 orosz 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 jegyzetelt.

Egy idő múlva az ezredes visszahívta azt a 10-12 főt, akit nem tudott rávenni, hogy szereljen le. Elmonda, 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 vonalzót 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 repülőök fülét, akik már akkor sem rajongtak ezért. Kivezényeltek 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 vadászni.



#### **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 vadásznak. 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 Fürjjel 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 Fürjjel, 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 fejtető oldalán

kilógott egy cső, arra kellett ráhúzni egy gumicsövet és a másik végén egy tölcsérbe 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 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 légterében, 1954-ben**

Amikor oktatók lettünk, minden félévben adtunk le növendéket. Nagyon hamar egyedül repültek a gyerekek, az iskolakör és a légtér mellett volt kötelékezés 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 hadbíróság 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 légsavart 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 farokkeres 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 áptak 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 vesztettem 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 Sáriba 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 úgylis 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.

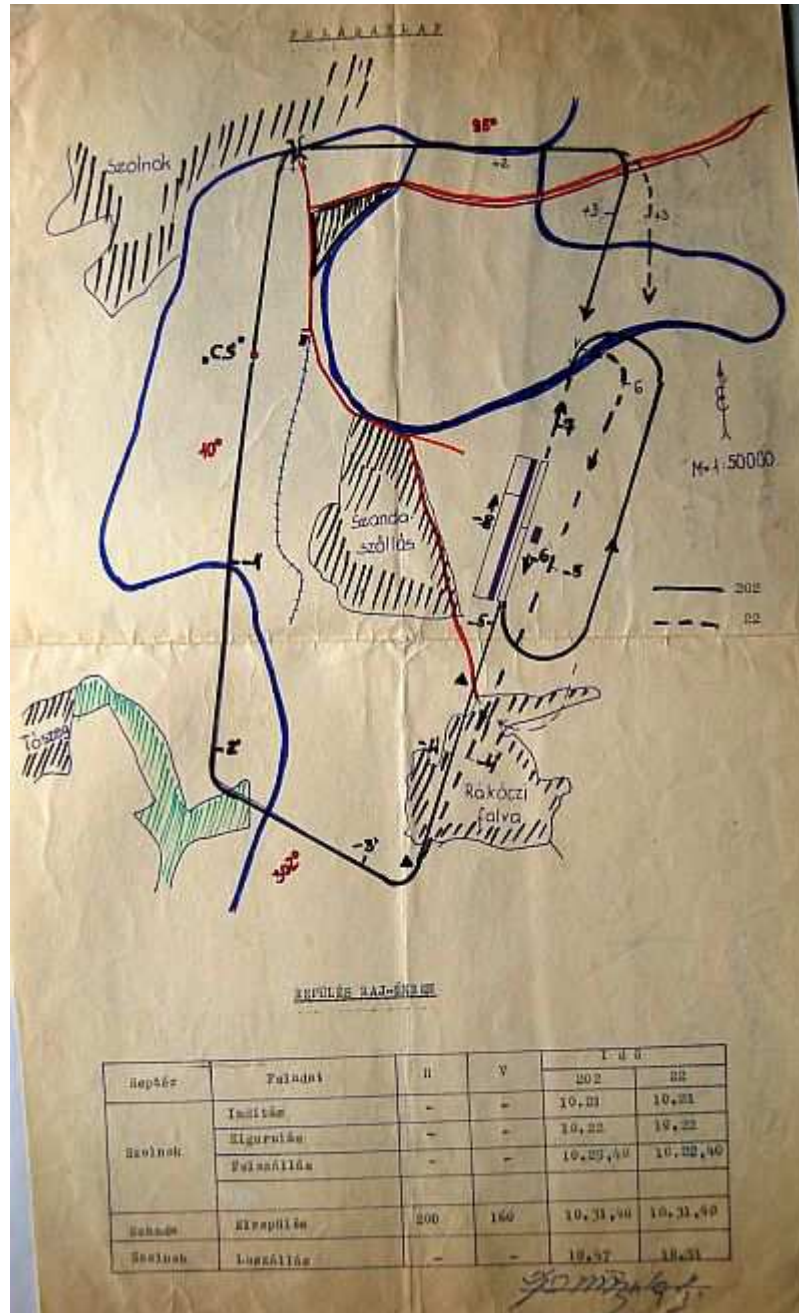
Egyik reggel kimegyek és azzal fogadnak, hogy egy növendék magánkívül szaladgál a szobában, felzavarva a többi lakót. Minden napra volt orvos, aki délután megvizsgálta a gyerekeket. Szóltam neki, hogy jöjjön és nézze meg a fiút.



## 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 hajítja 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 ártartolt 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 kezelte. Rádión szóltam neki, hogy mellette vagyok, folytassa. A harmadik forduló után



folyamatosan mondtam neki, hogy mit csináljon, mert együtt szállunk le kötelékben. 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, földre 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 képezték 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 visszazóltam, 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...





\* \* \*

Fotó: Szappanos József magánarchívuma

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