

És mégis repültünk (1945 – 1947)

Emlékezés

A fiatalságot leginkább a vágy és a türelmetlenség jellemzi. Így volt ez velünk is az 1945-1947-es években, közvetlenül a második világháború befejeződése után. Emésztett bennünket a vágy a repülés iránt és türelmetlenek voltunk, meddig kell várnunk még arra, hogy azt szabadon gyakorolhassuk. Repülni ugyanis ebben az időben nem volt szabad a békeszerződések megkötéséig. Erre csak 1947-ben került végül is sor s ezt a hosszú időt kivárni már képtelenek voltunk. Hogy miként sikerült a repülés iránti vágyunkra megoldást találni most elmondom, mert a módját azt hiszem, kevesen ismerik már a magyar vitorlázórepülők közül.

Budapest ostromának befejezése után a hármashatárhegyi cserkész vitorlázórepülők első dolga volt felkeresni szeretett repülőterüket, felderíteni mi történt ott, maradt-e ott egyáltalán valami, ami repülésre használható még. Az ostrom február 12-én befejeződött s mi Mandl Ernő barátunkkal már márciusban felgyalogoltunk a Budapest határán fekvő hegycsúcsra az ott található létesítmények állapotának felderítése céljával. Ez nem volt könnyű feladat, hiszen a háború a Dunántúlon még tartott és minden civil mozgás veszélyes volt. A szovjet hadsereg nem válogatott, ott szedett hadifoglyokat ahol éppen kedve tartotta.. Civileket ugyanúgy begyűjtött e céllal az utcáról, mint katonákat a harci területekről. Nagyon figyelmesen kellett közlekedni a városban, hiszen sok helyen voltak gyűjtőhelyek, ahonnan az őrzött civileket vonatra rakták és messzi hadifogolytáborokba szállították. Mint tudjuk innen évek múltán már jóval kevesebben tértek vissza, mint amennyit oda vittek. Jómagamat háromszor kaptak el a szovjet zöldsapkások (NKVD) s én nem tudom - ma sem - milyen sugallatra, ilyenkor süketnémának tettem magamat, mint akit légnyomás ért. Az egyszerű trükk hatásosnak bizonyult és ez mentett meg a hadifogságtól. Mindezt csak azért említettem meg, mert azt szerettem volna csupán érzékeltetni, hogy „nem babra ment a játék”, amikor abban az időben Budapesten valami ok miatt közlekednünk kellett.

Az én helyzetem nehezebb volt, mert Pesterzsébetről (ma XX. ker.) kellett először begyalogolnom Mandl Ernő barátomhoz s innen indultunk el a Hármashatárhegyre természetesen ugyancsak gyalog. Ezt a távolságot egy nap megtenni oda-vissza bizony nagyon fáradtságos volt, lévén ez a távolság az én esetemben kb. 40 km. De fiatal voltam, bírtam szusszal és már nagyon kíváncsi voltam mi lett szeretett gépeink sorsa.

Örömünkre a roncsok között ép gépeket is találtunk. Áprilisban már repültünk is anélkül, hogy arra valakitől engedélyt kértünk volna. Még vendégeink is érkeztek, mert egy szovjet ezredes, aki vitorlázórepülőnek mondta magát, invitálásunkra egy Cimborába is beült és nagyon élvezte abból a repülést. Nem csoda, hiszen a Hármashatárhegy lábánál elterülő város csodálatos látványt nyújtott. Egy alkalommal maga Vorosilov marsall is megjelent civilben kíséretével a csúcson és érdeklődéssel nézte az északnyugati szélben folytatott repülőüzemünket.

Ezt követően sem történt még semmi, egészen addig, amíg egy május-végi napon, egy Vöcsökben repülő társunk - szegény Büki Pista - az Újlaki-hegy felett repülve le nem zuhan. Amikor a helyszínre értünk nagy meglepetésre észlelhettük a zuhanás valóságos okát. A levegőben lelőtték szegény barátunkat. Ugyanakkor repült Ernő barátom is, akinek bőrkabátján leszállás után egy golyó ütötte lyukat találtunk. Nagy szerencséje volt, hogy csak a bőrkabátja sérült meg. Nem volt nehéz következtetni, hogy valahonnan vadászik valaki a lejtő felett repülő gépeinkre. Felfedeztük, hogy a Vadaskerti erdő sarkánál egy román légelhárító üteget telepítettek, ahonnan repülési alkalmakkor lövéseket hallottunk. Ahogy messzelátóval felderíthettük, ennek az ütegnek katonái -

talán unaloműzésből - célba lőhettek gépeinkre. Világos volt előttünk, hogy ezért panaszra sehová sem mehetünk ezért beszüntettük a repüléseket. Ezzel majdnem egyidejűleg jött a hír, hogy a győztes hatalmakat Budapesten képviselő "Szövetséges Ellenőrző Bizottság" - amelynek elnöke éppen Vorosilov marsall volt - katonái kevés nyomozás után eljutottak a Magyar Aero Szövetség Erzsébet-téri székházába, ahol szigorú parancsba adták, hogy a békekötésig a hazai légtérben minden repülést le kell állítani. Felszólították az ott dolgozókat, ezt hozzák azonnal tudomására azoknak is, akik a Hármashatárhegyen repültek. Kijelentették, hogy ha ennek nem lesz foganatja a MAeSz dolgozóit letartóztatják és hadifogolyként fogják kezelni őket.

A titkári teendőkkkel ideiglenesen megbízott de Jonge Alfréd kétségbeesve teljesítette a parancsot és mi kénytelenek voltunk repülési szenvedélyünknek egy időre emiatt is búcsút mondani.

A háború borzalmai következtében megfogyatkozott kis társaságunk - a budapesti cserkészrepülők - tagjai tudták, hogy ennek az állapotnak előbb-utóbb vége kell, hogy legyen. A jobb időkre gondolva továbbra is összejöttünk azért, hogy sérült gépeinket megjavítsuk, repülésre kész állapotba hozzuk. Erre általában szombat-vasárnapi időnket áldoztuk fel, mert így több időt fordíthattunk a gépek ápolására, javítására. Ilyenkor Repülő Alap hármashatárhegyi épületeiben kaptunk szállást és lehetőséget felszereléseink elhelyezésére. Így ment ez egy darabig s mi izgalommal vártuk a repülési tilalom feloldását. Ezt persze várhattuk, hiszen nyilvánvalóvá volt, hogy ilyen intézkedést csak a fegyverszünet megkötése után hozhatnak majd az új szervezésű magyar hatóságok.

A mi türelmünk egyre jobban fogyott, s vágyunk egyre jobban növekedett a hön áhított repülés után.. Ezt nagyon nehéz volt elfojtani magunkban, s mint ilyenkor lenni szokott, most is minden gondolatunk a repülés körül forgott.

Egy gyönyörű holdvilágos estén valaki megjegyezte közülünk, hogy milyen csodálatos ilyenkor az éjszaka, hiszen olyan világos van, akár repülni is lehetne. A repülésre vágyó csoportunkban mintha bomba robbant volna. Ettől kezdve csak ez lett a beszédtema. A társaság bátrabb tagjai már tárgyalták is, mi módon lehetne ezt végrehajtani. Ebben a lázas hangulatban egyre többen figyeltük a hold fényeit és egyre többünknek jutott eszébe, hogy ez olyan lehetőség, amit ki kellene mindenképpen használni a repülésre. A merész gondolat egyre többünket ejtette rabul még akkor is, ha néhányan már közreműködtek közülünk Rotter éjszakai repüléseinél, s amelyek tapasztalataiból ismerték már annak nehézségeit.

Megfigyeltük, hogy a teli-hold fényében olyan látási viszonyok vannak felhőtlen éjszakánként, hogy abban nagyobb veszélyek nélkül valóban repülni is lehetne. Megítélésünk szerint először meg kellene próbálni az alsó terepen néhány apró ugrást csinálni, hogy lássuk, elképzelésünk végrehajtásához milyen feltételek szükségesek.

Tudtuk, hogy ezt csak a legnagyobb titokban lehet megpróbálni s csak egy szűk kis csoportot szabad abba beavatni, mert a háborús állapotok miatt ebből az ötletből könnyen nagyobb baj is származhat. Ki is jelöltünk egy kis csapatot, akikben minden körülmények között megbíztunk s felkészültünk, hogy egy szép holdvilágos éjszakán nagyon óvatosan véghez vigyük merész tervünket.

A lakóépület lakásait - miután üresek voltak - a különböző egyesületek tagjai foglalták el. Általában a tagok közül azok, akik már szombaton vállalkoztak arra, hogy gépeiket javítják ezekben a lakásokban töltötték a szombat éjszakát, de voltak, akik a Pilóta-otthonban kaptak szálláshelyet. A fiatal emberek egymás társaságában jól tudnak szórakozni és nem az alvásra kívánják idejüket ilyenkor fordítani. Nehéznek bizonyult, hogy ilyen körülmények közben észrevétlenül ki tudjunk

osonni a lakásunkból s eljussunk abba a hangárba, amelyben a célra használandó gépünket már nap közben előkészítettük.

A legnehezebben a hangárajtók hang nélküli kinyitása jelentette. Végül mikor ez is sikerült és senki sem figyelt fel mi történik a hangár körül, magunkhoz vettük a startfelszerelést, gumikötelet, a Vöcsköt kis kézikocsira raktuk és halk léptekkel elindultunk lefelé a völgybe vezető úton. Óvatosan lépkedtünk, hogy még a kavicsok se csikorogjanak lépteink alatt s a beszélgetést is betiltottuk magunk között. Éjfélre leértünk és a gépet a napközben földbe vert és "ott felejtett" startszög elé állítottuk. Ha a gép elé álltunk, az erős holdfényben előttünk minden igen jól láthatóan, ezüstösen ragyogott. Megállapítottuk, hogy minden a legnagyobb rendben van, kezdhethetjük a kísérleti repüléseket. Kifektettük a gumikötelet, bekötöttük a kioldókészüléket és a kötél végén felsorakozott az öt-öt kihúzóból álló legénység.

Arra már nem emlékezem, hogy ki ült be először a gépbe és arra sem, hogy ki volt, aki erősen lefojtott hangon vezényelt a starthoz. Elhangzott az ismert "kész, kihúzni, futni, el" utasítás és gépünk halk csusszanással már levegőbe is emelkedett. Boldog, mámoros örömmel néztük a halkan sikló gépet, míg a lejtő aljában földet nem ért. Egymást öleltük a siker láttán és gyors egymásután más-más gyakorlott személlyel még néhányszor megismételtük a számunkra csodálatos eseményt.

Már két óra volt, amikor jónak láttuk befejezni repülőüzemünket, s mint ahogy jöttünk, szép csendben, de boldogan felbaktattunk a géppel a hegytetőre. Mint előzőleg, most is a legnagyobb csendben a gépet, felszerelést berámoltuk a hangárba és lábujhegyen beosontunk a lakásba és gyorsan lefeküdtünk anélkül, hogy bárki az egészből valamit észre vett volna. Csak másnap tűnhetett fel, aki nagyon megfigyelt bennünket, hogy ezek a fiúk milyen álmosak. Minden titkunkat féltve őriztünk és hallgattunk örömünkről. Azt hiszem ez egyik legnehezebb feladat volt számunkra, hiszen sikerünket kedvünk lett volna kikiabálni a világba. A legközelebbi éjszakai üzem alkalmával már nem bajlódtunk azzal, hogy a gépet kézben, kocsin vigyük le az alsó terepre, hanem azt valamelyik gyakorlott oktatóval kilóttuk a hegytetőről, hogy szálljon le az un. kezdő pásztán.

Persze nem mindig volt olyan csendes idő, hogy a völgybe kellett menni, hogy ott repülhessünk. Volt, amikor a jó északnyugati szél olyan erővel fűjt, hogy nem tudtuk megállni és a tetőről lejtővitorlázásra indultunk. Kisebb szélben Vöcsökkel, nagyobb szélben Pilissel, Kevéllyel, de volt olyan is, hogy Cimborával. Órákat jártuk a szokásos utat a Sziklás- és az Újlaki-hegy között. Mesébe illő volt számunkra a kivilágított város látványa és fűtött minket az öröm, hogy túl tudtunk járnia polgári és katonai hatóságok és hatalmasságok eszén. Senki sem gondolhatta ott lenni a városban, hogy a sötét éjszakában a Hármashatárhegy fölött halkan sikló vitorlázórepülő-gépben egy boldog ember kineveti a világot.

Persze gondok is akadtak. A hold sajnos nem maradt kiakasztva a legjobb helyen, hogy világítson nekünk. Ő járta a maga útját az égen és ennek rendjének megfelelően egyre jobban közeledett a horizont felé. És nem is világított mindig teljes képével számunkra. Addig nem volt semmi gond, amíg a hegycsúcs felett repültünk, mert a város nyújtotta világításban a fordulópontokat jól lehetett látni és ezek között biztosan lehetett közlekedni. A nehézség akkor jelentkezett, amikor a gép az Újlaki-hegy nivója alá került, illetve mikor a hold fogyni kezdett. A hegy déli oldalán elterülő város szépen világított, de az északra fekvő oldalon, ahol Pesthidegkút volt, bizony teljes sötétség mutatkozott. Ilyenkor mintha szurokba merültünk volna, ha a Vöröskövári leszállóhelyet kellett megközelítenünk. Ilyenkor nehéz volt behelyezkedni leszálláshoz és nehéz volt azt végrehajtani. Hogy könnyítsünk a helyzeten, a leszálló pálya végére ilyenkor kiállítottunk valakit, hogy egy kézi működtetésű Philips lámpa villogó működtetésével adjon irányjelzést a leszálló gép pilótájának. Ez bevált és segített a leszállásnál, de be kell vallanom, nem volt a leszállás veszélytelen így sem. Ma

már csak mosolygunk azon, amikor a tetőről történő indítások alkalmával, kiment valaki a Sziklás-hegy ormára, hogy egy öngyújtóval jelezze annak helyét a pilótának. Nyáron még könnyű volt elviselni az éjszaka hűvösségét, de az őszi-téli idő hidege bizony sokszor szinte elviselhetetlen volt.

Csoportunkban nem csak gyakorlott, de kezdő repülők is voltak. Az elképzelhetetlen volt, hogy ők kimaradjanak ebből az öröm-repülésből. Amikor telihold és arra alkalmas idő volt, ők repültek a kezdő pásztn. Először előírás szerint csúszásokat csináltak, majd kisebb-nagyobb ugrásokat, végül hosszú siklásokkal igazolták, hogy a napnak ebben a szakaszában is meg lehet tanulni repülni. Az élen Fejér Miklós barátunk járt és már majdnem az "A"-domb magasságából végezte egyenes, 25 mp-es siklásait, amikor a hatóságok végre engedélyezték a repülést. Mondanom sem kell, hogy a környezetnek látás melletti képe teljesen más volt, mint éjszaka, s neki szinte előről kellett kezdenie mindent.

Ez a csodálatos időszak meglehetősen fárasztó volt mindannyiunk számára. És bizony tele volt veszélyekkel is. Mert gondoljuk végig, mi lett volna, ha valaki a résztvevők közül a sötétben neki megy a hegyoldalnak, vagy leszállásnál összetöri a gépet és magát. Még első segélyben is nehezen tudtuk volna részesíteni. De örömünkre semmi ilyen nem történt, Olyan eseményben vettünk részt, amit nem mindenki kaphatott meg élete során. Elégtételt éreztünk, hogy a megszállók intézkedését kijátszhattuk, fityiszt mutathattunk minden földi hatalmasságnak és hatalomnak. De el kellett telnie több mint ötven évnek, hogy erről nyíltan beszélhessünk.

Befejezésül nem lehet említés nélkül hagyni, kik voltak azok a budapesti cserkészrepülők közül, akik ezt a merész "stiklit" véghezvitték. Álljon itt a nevük, akikre még emlékezni vagyunk képesek és emlékezzünk rájuk jó szívvel:

Málisch Ottó, Spiry Endre, Jereb Gábor, Mandl Ernő és László, Papp Lajos, Lázár Tamás, Tanító István, Horváth Imre, Horváth Iván, Pataki Ferenc, Molnár Joachim, , Kocsányi László, Vass Géza, Kecskeméthy Ferenc, Kovács József, Fejér Miklós és

Mező György