

6. REPÜLÉS A KLUBBAN - REPÜLÉS A KLUBBÓL
(2011 április)

Kisgyermek koromban én nem akartam pilóta lenni, sem mozdonyvezető. Valószínűleg azért nem lettem egyik sem. Persze mérnök sem akartam lenni, de mégis az lettem. – Ki érti ezt?

Tulajdonképpen sohasem akartam „valami” lenni. Mentem a sorsom által meghatározott úton, törekedtem az éppen aktuális lépés megfelelő megtételére, amibe beletartozott a felmerülő, kisebb, vagy nagyobb horderejű lehetőségekkel kapcsolatos döntések meghozatala is, mivel a háború után 10 évesen, apám elvesztése és anyám túlterheltsége következtében az én jövőmmel senki sem foglalkozott. Így mondhatni, hogy akkor a jövőmet - most már a múltamat - a gondviselés formálta.

De visszatérve a pilótaság, azaz annak elvi lehetősége témához, középiskolás koromban mint jövőkép, a vitorlázó sportrepülés révén azért belevillant az életembe.

Ugyanis akkor 17 évesen, megtapasztalva a repülés csodálatos élményét komolyan felmerült bennem, hogy érettségi után elindulok azon, az abban az időben nem könnyű úton, ami a végső célhoz a MALEV utasszállító pilóta címhez vezet. Mert csodálatos dolog volt elképzelni, hogy egész életemben repülhetek.

Ugyanis a repülés – persze nem egy utasszállító gép ülésébe szíjazva - semmihez nem hasonlítható élmény, amivel betelni, amivel szemben közömbössé válni nem lehet.

Ez valóban szerelem. Vágyakozás, beteljesüléskor is tovább fokozódó vonzalom, szenvedés a hiányától, féltés és odaadás, ami kitölti az ifjú ember egész gondolatvilágát.

Több mint négy évig - közben egy év megszakítással- tartott nálam a beteljesülés, de valójában soha nem múlt el ez a szerelem, a vágyakozás az „igazi”, a motor nélküli vitorlázó repülés után. Amikor fenn, a végtelen égben némán szállsz az alattad több ezer méterre lévő színes táj felett. Érzékeled a roppant távlatokat, csak a levegő sustorgását hallod a gép körül és tudod, hogy ura vagy ennek a repülésnek. Az történik, amit akarsz: bedöntöd a gépet, jobbra fordulsz, balra fordulsz, érzed az emeléseket, süllyedéseket, s mindezt a láthatatlan híg levegőtengerben, porszemként, egyedül a mérhetetlen térben. - Te repülsz, nem a gép.

A történet úgy kezdődött, hogy az egyik középiskolás osztálytársamról kitudódott, hogy vitorlázó repülő klubba jár és repül.

Nekünk többieknek, akik repülőgépet csak egészen piciben láttunk az égen tízezer méter távolságban, ez valami hihetetlennek tűnt. Van ilyen, hogy egy tizenéves önállóan repüljön? Magyarországon? Alig néhány évvel a háború után? Hogy lehet bejutni oda? – Ő elmondta, hogy nagyon egyszerű: jelentkezni kell az MRSZ (Magyar Repülő Szövetség) valamelyik klubjában, s a többi ott majd kiderül.

Hát én jelentkeztem. Angyalföldön, ahol laktunk - ahol a háború után anyánk kapott egy egyszerű, komfort nélküli lakást, hatgyermekes hadiözvegy voltára tekintettel - a Rákosi Mátyás Kultúrház (ma József Attila Kultúrház) legfelső emeletén lévő MRSZ alapszervezetnél.

Írásos kérelem, önéletrajz, iskolai ajánlás – ahogy azt abban az időben a hivatalos ügymenet megkívánta. Elutasításról szó sem lehetett, mert kitűnő tanuló lévén és persze

„munkásszármazású” minden feltétele megvolt annak, hogy engem a népi demokrácia megbízható hívének és a gaz imperialistákkal folytatandó lankadatlan harc elkötelezettjének, s így a klubtagságra méltónak tartsanak.

Mert elképzelni is borzasztó lett volna, hogy egy tizenéves valaki, mint ellenség beférkőzik a vitorlázó sportrepülőök soraiba és elárulja a mindig éber, aknamunkára kész imperialista ügynököknek, hogy a „Vöcsök” tanuló gép szárnya vászon borítású, vagy hogy egy iskolakör megtétele csörlésből hány percig tart. - Ne adj Isten, (pardon: dialektikus materializmus) egy vitorlázó géppel disszidálást kísérel meg.

Azt hiszem, itt némi magyarázatra szorul a „munkás származásom.”

Ma már egyre kevesebben vannak, akik saját tapasztalatból, s egyre többen akik a történelemkönyvekből tudják, hogy az 50-es években meghatározó tényező, sorsokat eldöntő kérdés volt a származás. A hatalom, azaz a Párt, a társadalmat négy csoportra osztotta: munkás, paraszt, értelmiségi, egyéb. Az első kettő képezte az „uralkodó osztályt” (munkás-paraszt hatalom) a harmadikat már „ingatagnak” számították, a negyedik pedig egyértelműen ellenségként volt kezelendő.

A származás meghatározására az „eredeti” foglalkozás, ill. kiskorúak esetében az apa eredeti foglalkozása fogalmak szolgáltak. - Azért kellett az eredeti, tehát a felnőttkori induló és nem az aktuális foglalkozást alapul venni, mert ezzel volt biztosítható, hogy egy ipari munkás, vagy földművelő családból származó, onnan indult ember megtarthassa az „uralkodó osztályhoz” tartozás státuszát, ha később pld. vezérigazgatóvá nevezték ki, vagy diplomát szerzett.

Anyánk, hogy a gyermekei ne kerüljenek hátrányos helyzetbe polgári (sőt, mily borzalom nemesi) származásuk miatt - olyan naivitást és a következmények nem kellő mérlegeléséből fakadó bátorságot tanúsító módon, ami csak egy nő és anya esetében fordulhat elő – kitalálta, hogy az apánk eredeti foglalkozására vonatkozó kérdésre azt a választ kell adni, hogy „vajmester”. Apánknak ugyanis volt egy ilyen bizonyítványa, amit az u.n. gazdatiszti iskolán, külön képesítésként szerzett. Anyánk azután ezt diktálta be az iskolai beiratkozásoknál. Mivel pedig a vajmesterről senki sem tudta, hogy a foglalkozásokat tekintve hova sorolandó, de logikusnak tűnt, hogy a vaj előállításához, tehát gyártásához van köze ami pedig mestert igénylő esetben gyárban történik, a rublikába a munkás besorolás került. (Több esetben az iskolaigazgató segítő jóindulatának köszönhetően is.)

Szóval bekerültem a vitorlázó repülő sportegyesületbe, amit nyilván a háború előtti „úri hagyományok” alapján klubnak nevezett minden nem hivatalos személy.

Ettől kezdve, éveken át a tanulás mellett ez töltötte ki minden perc szabadidőmet és gondolataimat. Kortársaimmal és iskolatársaimmal ellentétben én nem jártam táncos összejövetelekre, helyette délutánonként a „300 órás tanfolyamot” végeztem. Nem tanultam meg a modern táncokat, hanem az aerodinamikát és a meteorológiát. Kirándulások helyett két szelet zsíros kenyérral a reptérre mentem minden vasárnap, akár esett, akár fújt és azon izgultam, nehogy közbejőjön valami és elmaradjon a „repülési tervben” szereplő 3 perces iskolakör repülésem.

Pedig „kezdőnek” lenni nem volt könnyű dolog. Nagyon sok újonnan felvett fiú hamar ott hagyta a klubot mondván, hogy ennyi áldozatot és munkát nem ér meg az a pár perc. Nekem megérte, mert a sorsnak (kollégiumban lakás) és minden bizonnyal saját természetemnek is köszönhetően a családon belül sem voltam igazán otthon, a klubtársakhoz viszont igazi baráti viszony, összetartozás érzés fűzött. És ott voltak a vasárnapi repülések. Igaz, hogy csak 3-4 perc, de a reptér felkészítése: starthely berendezése, leszállójel (T) kihelyezése, a gépek hangárból történő kirakása, ellenőrzése, a startra felkészülés, a gépbe

beszállás és bekötés mind-mind olyan élményeket adtak, melyek a levegőben töltött rövid időt megtoldva, a nap programját kiteljesítették.

S ez így ment egy évig. Minden héten két délután elméleti oktatás a klubban, vasárnap repülőtér.

A klub vezetése és az oktatók, annak ellenére, hogy az ötvenes évek első felében csak a „proletár eszmeiség” érvényesülhetett, magas szintre emelték a klubtagokra vonatkozó tudásbeli és erkölcsi követelményeket mondván, hogy egy repülősnak átfogó szakmai tudással, intelligenciával és hibátlan emberi magatartással kell rendelkeznie. (Pld. még énektanár is adott órákat, tilos volt az alkohol fogyasztás, stb.)

Az 50-es években a sportrepülésnek két lehetséges formája volt: a motoros és a vitorlázó repülés. (Abban az időben nem léteztek még a sárkányrepülők, a siklóernyős repülés, stb.) Bár több helyen egyazon repteret használt a két klub, két külön világot képeztek és képviseltek.

A vitorlázó gépet, (mint repülő szerkezetet, mert mint tudjuk benne gép egyáltalán nincs) mivel önállóan felszállni nem tud, fel kell juttatni a levegőbe ahhoz hogy repülni és különböző légköri adottságok segítségével emelkedni tudjon. A „feljuttatáshoz” az én időmben három módszert alkalmaztak attól függően, hogy a repülőtér síkvidéken, vagy hegyek mellett helyezkedett el.

Síkvidéken a „csörlés” volt az alkalmazható módszer, ahol egy, a reptér széliránynak megfelelő végében egy motoros „agregátor” (csörlő) a gép orr részébe beakasztott sodrott drótkötelet a kötéldobjára felcsévélté és mint a gyermek a papírsárkányt a levegőbe felhúzta. Ezzel a módszerrel, kb. 1,5 – 2 km hosszú kötéllel a gép 3-400 m magasra húzható.

Hegyvidéken lehetséges a „gumis start” ami tulajdonképpen a gép „csúzlis” kilövését jelenti. A hegytetőn, vagy a hegyoldalon, a lejtő irányába beállított gép orrába beakasztott és V formában elhelyezkedő két gumikötelet 3-3 vagy 4-4 ember, a lejtőn lefelé futva megfeszít, majd a gép farok részén lévő, a gépet rögzítő kioldó szerkezetet működtetve a startot vezérlő indítja a kilövést. Értelemszerűen a kilövési hely magasságától függően a gép juthat több száz méter magasságba is, vagy csupán néhány méterre a völgy aljától.

A gumikötél arra is jó volt, hogy pld. este, a gépet cipelés nélkül lehetett a hangárhoz juttatni. Rendszerint én voltam az a kis súlyú, akit a többiek a hangár irányába „kilőttek”, aki a talajtól 1-2 m magasságra elemelkedve a géppel a hangárhoz siklott.

A harmadik, a „profi” módszer - amit, költséges volta miatt mi csak láttunk, amikor néha egy-egy versenyre készülő „menő” vette igénybe a mi starthelyünket – a motoros géppel történő vontatás, tetszés szerinti magasságra, (általában 2-3000 m).

Az, hogy ki, vagyis melyik alapszervezet hol repül, központilag volt meghatározva.

Budapesten sok választási lehetőség nem volt, mert kezdetben három helyen: Alagon, (Dunakeszi volt lóversenyter) a Hármas-határhegyen és a Farkas-hegyen voltak meg a feltételek.

Én 1952-ben Alagra, 1954-től a Hármas-határhegyre jártam.

Ezt szó szerint kell érteni, mert külön közlekedési eszköz nem lévén, pld. Alagra a Megyeri csárdától, a 3-as villamos végállomásától gyalog mentünk a reptérig. Ugyancsak gyalogolva jutottunk el a Hegyre, ill. később Hűvösvölgytől az „alsó terepre” (Vörös-kővár).

A Hegyet, ill. a tetőről történő startolás lehetőségét 1954-ben elvették tőlünk, mivel ott honvédségi radar állomást létesítettek, melynek még a környékére sem volt szabad belépni. Így egyetlen, de stabil bázisunkká az alsó terep vált, ahol három hangárban tároltuk a gépeinket és a csörléshez szükséges agregátort.

A terep középső részén helyezkedett el az „A” domb (Vörös-kővár) melynek oldaláról gumiból startolhattak a kezdők és ez volt az „A vizsga” (egyenes siklás önállóan, mintegy 2 m magasságra löve) letételének színtere is. Erről kapta a nevét. A reptér keleti szélét az Ujlaki és a Viharhegy zordon 400 méteres vonulata képezte, mint észak-nyugati lejtő, mivel észak-nyugati szél esetén itt lehetett „nyolcasozva” a lejtőszéllel emelkedni. A Hármashatárhegy vonulatának másik oldala értelemszerűen az észak-keleti lejtő, melyen a ritkán fújó (főleg Húsvét táján) észak-keleti szél biztosította a stabil, nagyobb magasságot is garantáló emelkedést, mivel ez, Óbuda felől jóval nagyobb lejtőt képez. Hátránya viszont az, hogyha valaki „lerohadt” és időben nem jött vissza a Virágos-nyergen keresztül az alsó terepi leszálló pályára, kényszerleszállást kellett végrehajtania az óbudai téglagyár területén.

Számomra, de minden bizonnyal az oktatóm számára is emlékezetes maradt a „B” vizsgám letétele, mert ilyen a klub történetében még nem fordult elő.

Aznap elég erős észak-nyugati szél fújt, s engem, aki kis növésű, vézna gyerek voltam gumiból lóttak ki Vöcsökkel a társaim az Ujlaki oldalából. A feladat: előre siklás, 90 fokos jobb forduló, rövid siklás, 90 fokos bal forduló, leszállás az „A” domb oldalába. Ez, évek óta így is ment a gyakorlatban. Én, híven az előíráshoz végre is hajtottam a feladatot, bizonyítva, hogy ura vagyok a levegőnek és a Vöcsöknek. Csakhogy az erősebb szél, a kis súlyom és a társaim jóakarata amivel jól kihúzták a gumikötelet, azt eredményezte, hogy a fordulók elvégzését követően nem az „A” domb oldala volt közvetlenül alattam, hanem mintegy 5 méterrel az „A” domb teteje. - „Uram Isten mi lesz most” kiáltott fel a mélyen ateista oktatóm és az égre emelte a kezét. Én, kissé meglepődve, de kaján örömmel a szívemben, hogy milyen nagyot fogok repülni, egy bal forduló után elsiklottam a reptér legtávolabbi vége felé és leszálltam a Vadaskerti hegy aljánál. - Nyilvánvaló volt, hogy a „B” vizsgát még aznap beírták a startkönyvembe. Ez 1955-ben történt.

Nos, a startkönyv. Ma is őrzöm és néha nézegetem, mikor, hol, milyen géppel, hány percet repültem és ki volt az oktató. És az orvosik. Évente kellett átfogó vizsgálatra mennünk a Sportkórházba, s a pecsétért, hogy „Repülésre alkalmas” igen szigorú követelményeknek kellett megfelelni, mivel úgy tekintették, hogy az MRSZ a katonai pilóta képzés előkészítője, s aki erre fizikailag nem alkalmas, arra az állam sport címén se költsön.

Ami a költségeket illeti, nem mondhatni, hogy a vitorlázó repülést elkényeztették. Igaz, az ország egészére sem volt jellemző a „túlzott jólét”, mert még csak a „szocializmus alapjainak a lerakásánál” tartottunk, bár mindenki sejtette, hogy ezekre az alapokra csak a propagandában lefestett légvárak építhetők.

A vitorlázó gépek, melyekkel repültünk, jól tükrözték az MRSZ kötöttségeit és anyagi lehetőségeit.

A kétüléses oktató gépek, melyekkel együtt repül az oktató és a növendék, cseh és lengyel gyártmányú gépek voltak: a KOMA és a PIONYR. Az egyedül repülésre szolgáltak a VÖCSÖK, a SZELLŐ és a PILIS magyar, esztergomi gyártmányú madárkák.

Mellékesen jegyzem meg, hogy többen, saját elhatározásunk alapján többször ellátogattunk Esztergomba, ahol Rubik Ernő repülőgép tervező, az itt megnevezett és még számos más világszínvonalú vitorlázó géptípus szülőatyja mutatta be nekünk a vitorlázógép készítés szépségeit.

A reptéren mi csak a legszükségesebb műszaki berendezésekkel voltunk ellátva. Ha elszakadt a csörlő drótkötele, félóra üzemszünetet kellett tartani, amíg az elszakadt végeket, többünk által megtanult módon összefontuk.

Egy gép felhúzása után az agregátortól a kötélvéget a starthelyre kellett kihúzni, amit az esetek többségében a volgai hajóvontatók mintájára: a kötelet a vállunkra szorítva, 4-5 fős csoportokban végeztünk. Elképzelhető, hogy milyen erőt kellett kifejteni az 1,5-2 km hosszúságú kötél talajon húzásához, nem beszélve arról, hogy ha nagyon igyekeztünk is, kb. félóránként volt lehetséges egy-egy start. S mindez azért, mert nem volt gépjármű a kötél kihúzásához.

A gépek földön történő mozgatását is kézzel végeztük, ami könnyű feladat volt a kerekes gépek esetében. De például a Vöcsköt, ami csúszó talppal készült és 110 kg-ot nyomott, 3 fő vállon vitte, egy időben az alsó terepről a Hármashatárhegy tetejére is.

Nos, sokan, akik illúziókkal telve jelentkeztek a klubba, ezt nem vállalták és két-három vasárnap után elmaradtak. De így is volt elég, hozzám hasonló megszállott, aki gyalogolt, cipekedett, fázott és izzadt, mint „kezdő” hogy néhány percet repülhessen.

Itt, a reptéren egyébként a „szocialista szellem”-től abszolút idegen emberi viszonyok uralkodtak. Ami nehéz, kellemetlen, vagy hátrányos volt, az a kezdőkre hárult. Ami előnyös lehetőséget jelentett, abból a menők vették ki a részüket. De ez, hallgatólagosan így volt elfogadva. A kitartó kezdőből viszont előbb-utóbb menő lett.

Én kitartó kezdő voltam, de mégsem lettem menő, egyrészt mert 1953-ban, közel egy évig „szüneteltették” a tagságomat, másrészt mivel 1955-ben, érettségi után külföldre mentem egyetemre, a Repülő Tiszti Iskola helyett a brassói Műszaki Egyetemet választva. Ez a döntés végleg meghatározta a jövőmet, ugyanakkor kizárta a további repülési lehetőséget.

A szüneteltetés, azaz „repülésem a klubból” naív őszinteségemnek volt köszönhető.

A korombeliek (idősebbek már nemigen vannak) emlékeznek arra, hogy hivatalos eljárások esetében a kérelmekhez, jelentkezésekhez, stb. önéletrajzot kellett mellékelni, ill. adott helyeken, ahol fokozottan fennállt az ellenség (lásd: imperialisták) beférkőzésének veszélye, időszakonként ismételt írásban kellett beszámolni az ember életében történt változásokról. Az önéletrajz írás így, egy idő után külön műfajjá vált, aminek megvoltak az írott és íratlan szabályai, tartalmi és formai keretei, annak megoldási módjai, hogy az előnyök jobban kiemeltek, a hátrányok pedig szebb színben megvilágítottak legyenek.

1953 év elején, az aktuális önéletrajzomban, az íratlan szabályokkal mit sem törődve meggondolatlanul leírtam, hogy Kanadában vannak rokonaim. (Anyám nővére és férje, akik 1944-ben mentek ki, a háború elől menekülve.) Nyugodtan mellőzhettem volna ezt a nyilatkozatot, hiszen velük még levelezés formájában sem volt élő kapcsolatunk. De én leírtam, s ezzel a ténnyel az MRSZ nem tehetett mást, mint hogy engem a potenciális ellenség státuszába soroljon, ami természetesen kizárja a klubtagságot, s így a repülés lehetőségét is. Amikor ezt közölték velem, napokig titokban sírtam és az életet értelmetlen gyötremnek éreztem.

Bementem a klubba, hogy mégis mit lehetne tenni? Hogyan lenne lehetséges, hogy továbbra is repülhessek? Azt mondták, hogy sajnos a nemzetközi helyzet igen feszült, s ilyen helyzetben nekik nagyon ébernek kell lenniük. - És ha majd enyhül a nemzetközi helyzet, kérdeztem? – Nos, akkor esetleg lehetne beszélni a dologról.

Attól kezdve kéthetente bementem a klubba megkérdezni, hogy enyhült-e már?

Sajnos egy évig nem enyhült. De én kitartó voltam, s nyilván ennek köszönhetően 1954 elején visszavettek a klubba.

Ekkor már a mi klubunk, a „XIII. kerület” a Hármashatár-hegyen repült. Én, mint „tapasztalt kezdő” (akkor még csak „A” vizsgás) kiválasztott státuszba kerültem, ugyanis mindig engem jelöltek ki a csoport vezetésére, ha valami „kuli” feladatot kellett elvégezni. Mint például

napközben gépet kihozni a hangárból, leszállójelet átrakni a szélirány változása miatt, elszakadt kötelet fenni, stb. De nekem ez is tetszett, mert ez is a „repülős élethez” tartozott.

A „B” vizsgát, melynek kalandos voltát az előzőekben már említettem, itt, az alsó terepen tettem le. Ugyanitt gyakoroltam a Vöcsökkel, alapvető gyakorló gépünkkel a „C” vizsga megszerzésére, amelyhez 15 perc levegőben maradás volt szükséges. Ez pedig síkvidéken, csörlésből csak úgy lehetséges, ha az ember minél gyorsabban talál egy olyan emelést (termik) amely biztosítja, hogy a leakasztást követő pár perc elteltével nem kell a leszálló pályához sorolni. Az emelésben „spirálozni” kell, azaz körbe forogni, igyekezőn megtalálni annak középső, legjobb emelő részét. – Ha van elegendő magasság és talál az ember egy jó emelést, a siker szinte biztos. Ha nem, jön a következő próbálkozás.

Persze milyen az ember? Nincs türelme várni arra, hogy a siker önként, engedelmesen mellé szegődik, hanem türelmetlenül erőlteti, kényszeríteni igyekszik a sorsot a beteljesülésre. És erre gyakran ráfizet. –Én is ráfizettem! Meg a szegény ártatlan Vöcsök, amelyik ripityára tört.

Beültem a Vöcsökbe, amelynek nyitott kabinja (mint egy motorkerékpár oldalkocsija) a gépvázhoz tartozó alsó fenyőfa gerendára, rétegelt falemezből van felépítve. Bekötöttem magam a kb. 5 cm szélességű fonott hevederekkel (gurtni) derékban és a két vállamon. Két lábam kinyújtva az oldalkormányokon, jobb kezem a lábaim között elhelyezkedő alumínium cső botkormányon. A csörlés jól sikerült - mint általában - kis súlyomnak is köszönhetően. Mintegy 400 m –en kapcsoltam le és mindjárt ráfordultam a „rövid falra”, ahol emelést éreztem. Bedöntve a gépet azonnal spirálozni kezdtem. Érezvén, hogy nem az emelés közepén vagyok, csak arra koncentráltam, hogy meghatározzam, merre kell szűkíteni, tágítani a spirált, hogy igazán emelkedni tudjak. De a Vöcsök nem emelkedett, hanem az orra forgás közben egyre lejjebb került. Bedugóztam! (Dugóhúzóba estem)

Láttam, hogy a föld, mint egy térkép, alattam forog és iszonyú gyorsan jön.

Átvillant az agyamon, hogy az előírások szerint ilyen esetben fel kell húzni a lábakat, a botkormányt oldalra eltéríteni és a szemet a karral eltakarva védeni. De erre már nem volt időm. És ez volt a szerencsém. Mert ha ezt teszem, a gép, amely orral, oldalról csapódott az „A” domb oldalába, úgy odanyom a földhöz, hogy palacsintává lapít. Így azonban a kabint oldalról érő ütés az erős alsó gerendát a kabinnal együtt szilánkokra törte és a kinyújtott testemet úgy fektetette keresztbe, hogy az, a gép földhöz ütődött szárnyai alatt, kisebb horzsolásoktól eltekintve sértetlen maradt. – Szó szerinti csoda. Újraszületés.

Én, a „romok” közül kimászva körülnéztem. A Vöcsök orral a földbe fúródva, függőlegesen áll. A kabin eltűnt, csak szilánkok szanaszét. Az erős bekötő hevederek elszakadva, a botkormány összegyűrődve. A mentőautó, amely kötelezően minden repülési üzem alatt a starthelyen tartózkodik, nagy sebességgel jön a reptéren keresztül. A bokáim nagyon fájnak, mindkét bakancsom talpa leválva.

Hogy történhetett? Hogy nem vettem észre időben hogy mi a hiba? Még korrigálni lehetett volna.

Minden esetre bizonyítva láttam Bernouli törvényét (a felhajtó erőhöz sebesség kell) és annak a repülős mondásnak az igazát, hogy a repülésben csak egyetlen veszélyes dolog van: a föld.

Bár látszólag nem volt komolyabb bajom, a mentő bevitt a Sportkórházba, ahol kivizsgáltak és pár napig bent tartottak. - Igaz, közben ki kellett szöknöm, mert már megbeszéltem randevúm volt.

Az eset kapcsán még egy dolog kiderült: az új kabalám, amelyikkel ez alkalommal repültem először: egy darab „afrikai kígyófa”, amit egy iskolai osztálytársamtól nem könnyű meggyőzés árán szereztem és amivel felváltottam az addigi színes üvegcserepeket, nem vált be. - Útközben, a mentőautó ablakán ki is dobtam.

A zuhanás következményeként továbbá több hátrány is ért. Nem szerepelhettem a következő vasárnapra meghirdetett, vitorlázó repülést népszerűsíteni hivatott repülőnapon, ahol én voltam kijelölve egy iskolakör bemutatására a Vöcsökkel. Újra orvosira kellett mennem és gyakorolnom kellett a dugóhúzóból való kivételt, amit viszont inkább új repülési lehetőségnek, mintsem kellemetlenségnek tartottam. Ugyanis ez abból állt, hogy motoros géppel felvontattak a Pionyrral (oktatóval) két-háromezer méter magasságra és onnan kellett ismételtelen a gépet dugóhúzóba vinni és kivenni, amíg a magasság el nem fogyott. Így, amit elméletben jól tudtam, de alkalmazni nem, megtanultam a gyakorlatban is.

1955-ben augusztus végéig repültem, mert szeptember elején már Brassóban kezdtem ifjúkori életem legváltozatosabb és legszebb öt évét, mint elsőéves magyar állami ösztöndíjas egyetemista.

A klubból, a vezetéssel egyetértésben nem léptem ki, mert nem tudhattuk mit hoz a jövő. Így 1956 nyarán még repülhettem egy hónapig, s azzal le is zárult „pilótáságom” korszaka.

Ezek alatt az évek alatt, a repülés csodálatos élménye mellett, számtalan kisebb-nagyobb olyan élményben volt részem, amit sok korombeli fiatal valószínűleg irigyelt volna, ha ismerték volna ezeket.

Abban azonban biztos vagyok, hogy ezek az évek jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy birtokába kerültem olyan lelki és fizikai adottságoknak: akaraterő, céltudatosság, bizakodás, kudarcok kezelése, teherbírás, kitartás, edzettség, amelyek felnőtt életemben hozzásegítettek az elért eredményekhez.