

Várhelyi Gyula*

Volt egyszer egy „76”-os...

Visszaemlékezés a MiG-21-es vadászipülógép hazai történetére

Légvédelmünkben az első kétszeres hangsebesség feletti típus a MiG-21F-13, vagyis a „74”-es volt, amit mindhárom ezredünkben rendszeresítettek. Ismert, hogy ez a típus egy fedélzeti radar nélküli, beépített gépágyúval és 2 db R-3Sz infrafejes önirányítású rakétával felszerelt és a frontvadász légierő számára tervezett típus

volt. A kialakult magassági és sebességi verseny magával hozta azt a téves elképzelést, hogy a légi fölény kivívása most már a sztratoszférában fog történni, mert a Varsói Szerződés és a NATO is, egy háborús konfliktus esetén nagy mennyiségben vetett volna be nagy magasságban tevékenykedő bombázógépeket, amelyek ellen csak nagy

1. ábra. Beülés a gépbe



ÖSSZEFOGLALÁS: A MiG-21-es megjelenése a Magyar Néphadsereg honi légvédelmében 1961-ben minőségi változást jelentett. Óriási volt a különbség az addigi hangsebesség alatti és az új hangsebesség feletti repülőgépek között. Az első kétszeres hangsebesség feletti repülőgép típusa a MiG-21F-13, vagyis a „74”-es volt, amit mindhárom ezredünkben rendszeresítettek. A „74”-es egy fedélzeti lokátor nélküli, a frontvadász légierő számára tervezett repülőgép volt. Míg a MiG-21-es család következő típusa a MiG-21PF, a „76”-os, egy éjjel-nappal minden időjárási viszonyok között alkalmazható elfogó vadászipülógép.

KULCSSZAVAK: Magyar Néphadsereg, légvédelem, repülőcsapatok, MiG-21

ABSTRACT: In 1961, it was a quality change when aircraft MiG-21 appeared in the air defence of the Hungarian People's Army. There was a huge difference between the aircraft flew at subsonic speed up to that time and the new aircraft flew at supersonic velocity. The first twice sound speed supersonic aircraft type was the MiG-21F-13 named '74' that was entered into service at all three of Hungarian wings. The '74' was an aircraft without airborne radar, designed for front-line air force. The next member of the MiG-21 family was the MiG-21PF named '76', a day and night and all-weather interceptor fighter aircraft.

KEY WORDS: the Hungarian People's Army, air defence, air force units

* ORCID: 0000-0001-6639-8806



2. ábra. Hajózók a balatonkiliti füves repülőtérén, jobbra a háttérben egy MiG-21-es függőleges vezérsíkja



3. ábra. Hajózók a repülési feladat végrehajtását követően, a gépsoron

sebességfőlénnyel rendelkező vadászgépek lehettek eredményesek. A sztratoszférában azonban a nagy megközelítési sebességek és a korlátozott manőverezési lehetőségek miatt, a beépített tűzfegyverek alkalmazásának lehetősége nagymértékben csökkent. Ezért azután az ellenséges légi célok nagyobb távolságból történő felderítése érdekében, a megnövelt orr-részbe az úgynevezett Mach-kúpba beépítették az RP-21 típusú radart, és így lett a 21F-ből 21PF, vagyis „perekhátcsik”, azaz elfogó (vadászgép).

4a. ábra. MiG-21-es pilótakabin műszerfal (bal oldal)



Ez jelentős képességjavulást eredményezett, mert alkalmassá tette a légi célok nappal, és éjjel bármilyen időjárási viszonyok között történő felderítésére is. Az automatikusan vezérelt Mach-kúp egyúttal folyamatosan biztosította a hajtómű számára a repülési paraméterek változása miatti állandóan változó levegőszükségletet. Az RP-21-es radar nagy magasságon 18-20 km-en belül, közepes magasságon pedig 8-10 km-en belül tette lehetővé a légi célok felderítését. Az 1500 méteren repülő célt még általában fel lehetett deríteni 4-5 km távolságról, de ez alatt a földzavar miatt már csak a vizuális felderítést lehetett alkalmazni. A felderített célt a repülőgép megfelelő manőverezésével a befogási zónába kellett terelni, és a cél befogása után az engedélyezett indítási távolságon lehetett indítani a rakétát. A MiG-21PF-et, vagy a 2 db APU-13-as indítóról indítható 2 db R-3Sz infravörös önirányítású rakétával, vagy az APU-7-es indítóról indítható RSz-2US sugárnyaláb irányítású, lokátoros célirányozású rakétával fegyverezhették fel, ami a felhőben repülő légi célok leküzdését is lehetővé tette. Vegyes függesztést nem lehetett alkalmazni, vagyis mindkét szárny alatt azonos típusú rakétát kellett függeszteni. A fegyverzethez tartozott még 2 db UB-16-os blokk, ami összesen 32 db 57 mm-es Sz-5 típusú levegő-föld nem irányított rakéta (NIR) indítását tette lehetővé, egy II. világháborús színvonalú optikai célzókészülék segítségével. Földi célokra történő lövészetnél az Sz-5-ös NIR alkalmazása hatásos volt, de ezzel a gyenge optikai célzókészülékkel a jó találati arány elérése nagy gyakorlatot követelt.

Ha a gyártási darabszámot nézzük, kategóriájában a MiG-21-es volt a csúcstartó, és ezzel magyarázható, hogy a nyugat jelentős fenyegetést látott a típusban. Feltétlenül az előnye volt, hogy füves fel- és leszállómezőről is üzemeltetni lehetett. A MiG-21PF-nél mindössze a futószárak rugós tagjainak a nyomását kellett megváltoztatni, és máris lehetett üzemeltetni a füves fel- és leszállómezőről.

Ez a típus volt a 21-es család legjobb repülési tulajdonságokkal rendelkező tagja, képes volt könnyedén túllépni az előírt maximális paramétereket. Például a sebessége több is lehetett volna az engedélyezett 2,05 M-nál, de ezt korlátozta a függőleges tengely körüli stabilitás romlása 2 M felett. Nagyon jó manőverező képességekkel rendelkezett és egyre erősödő remegéssel adta például a repülőgép-vezető tudomására, ha manőverezés közben közel került a kritikus állásszöghöz és az átesési határhoz. A fegyverzet és harci alkalmazás területén azonban megvoltak a hiányosságai. Már említettem, hogy a radar kis

4b. ábra. MiG-21-es pilótakabin műszerfal (jobb oldal)





5. ábra. Célzóberendezés a páncélüveg mögött

magasságon csak korlátozottan, földközeli pedig egyáltalán nem volt alkalmazható. Túlbecsülték a rakéták szerepét, és a „76”-os nem kapott beépített tűzfegyvert. Pedig egy kis- vagy közepes magasságon zajló gép-gép elleni légi harcban a nagy túlterhelések és a minimális rakétaindítási távolságnál kisebb tüzelési lehetőségek miatt az R-3Sz rakéták alkalmazhatósága sokszor lehetetlen, és ilyenkor lenne szükség a gépágyúra. A „76”-os teljes üzemanyagkészlete, a törzs alatti 490 l-es póttartállyal együtt 3200 l, ami az R-11F2-300-as hajtómű jó étvágya miatt csak 1300 km hatótávolságot tett lehetővé, ami ke-



7. ábra. Tereptarka álcázófestésű MiG-21-es, a hajtómű-beömlőnyílásán az állóhelyi tároláshoz alkalmazott piros zárófedéllel

vésnek számít. Például: egy 30 percnyi 2000–4000 méter közötti magasságon és gazdaságos sebességen történő őrzőratóztatás után, a kiürült póttartályt ledobva és az ellenséget 100 km üldözés után utolérve, csak néhány percnyi intenzív, utánégető üzemmódon végrehajtott légi harcra volt elég az üzemanyag, be kellett fejezni és teljesen kiszolgáltatottan, veszélyesen kevés üzemanyag maradékkal ki kellett válni a támadásból. Vizuális célkutatásnál sajnos a kabintető kialakítása nagymértékben korlátozta a célfelderítést. A gép alatt lévő légtér figyelése csak a gép döntőgetésével, a hátsó légtér figyelése pedig csak állandó fordú-

6. ábra. Kétüléses MiG-21-es vadászpilóta repülőmúzeumban (Fotó: Baranyai László)





8. ábra. MiG-21 UM vadászpilóta Szolnokon (Fotó: Baranyai László)

lőzgatással volt lehetséges. Nem volt a repülőgép-vezető számára semmilyen figyelmeztető jelzés abban az esetben sem, ha valamilyen irányból ellenséges radar besugárzása érte.

Igaz, a célok felderítését egy újdonság, a LAZUR berendezés segítette, ami rávezetésnél arra volt hivatott, hogy rejtetté tegye a megközelítést. Ez egy kezdetleges adatátviteli rendszer volt, amely rádióforgalmazás nélkül, sebességi, magassági és irányváltoztatási parancsokat adott a pilótának. A kiképzési feladatoknál, a gyakorlatban azonban ez ritkán volt eredményes.

A harci alkalmazáshoz tartozik még, hogy a Bakonyban gyakoroltuk a bombavetést FAB gyakorlóbombákkal, de a megfelelő célzókészülék hiánya miatt, ez is igen gyenge eredményességet produkált.

Összegezve: a PF a hiányosságai ellenére is előrelépést jelentett az F-13-assal szemben. Végül szeretnék megemlíteni néhány eseményt azok közül, amelyek emlékezetessé tették azt a 17 évet, amit a MiG-21PF-en repültem.

A MiG-21-es megjelenése a Magyar Néphadsereg honi légvédelmében 1961-ben minőségi változást jelentett. Minden szempontból óriási volt a különbség az addigi hangsebesség alatti, és az új hangsebesség feletti repülőgépek között. Ez a különbség nagyon markánsan jelen volt a repülésre történő elméleti és gyakorlati felkészüléstől kezdve, a feladat-végrehajtáson át, egészen a hajtómű-leállásáig, sőt azon túl is, a feladat végrehajtásának objektív kiértékeléséig. Bonyolultabb lett a repülés aerodinamikája, a hajtómű és rendszerei működése és üzemeltetése, a hangsebesség feletti repüléssel kapcsolatos élettani hatások, a navigáció, és nem utolsósorban a repülés maga.

A hangsebesség másfél-kétszeresével történő repülésnél, a nagy magasság és sebesség miatt, a navigációban minimális jelentőséget kapott a látás utáni tájékozódás, még jó időjárási viszonyok között is. A repülés élettani hatásai között szerepel a hangsebesség alatt megszokottnál lényegesen nagyobb gyorsulás és lassulás, a hosszabb ideig ható jelentős túlterhelés a műrepülési feladatok végrehajtásánál. A magassági ruha az új GS-6 hermetikus sisakkal minden szempontból jobb volt az azt megelőzően használt típusnál, de a pilóta számára komoly veszélyforrást jelentett a sztratoszférában a kabin kihermetizálódása.

A leszállásnál a távoli irányadó átrepülése utáni 360 km/h-val végrehajtott siklás és a felvétel utáni 280 km/h-val történő földet érés nagyon különbözött a korábbi technikától. A repülési feladat kiértékelésénél pedig megjelent az objektív kontroll, a baroszipidográf, ami lehetővé tette a repülési magasság és sebesség visszaellenőrzését. Aki elég ügyes volt, az be tudta csapni a baroszipidográfot, hogy ne derüljön ki a feladattól történő szándékos eltérés – ami legtöbbször kis magasságú rácsapásokban nyilvánult meg. (Kevés olyan pilóta született, aki nem próbált volna meg vagánykodni. Sajnos ez sokuknak az életébe került.) A későbbi típusoknál „fekete doboz”-t építettek be, ami ugyan narancssárga színű volt, de már minden történést rögzített.

A MiG-21F-13, vagyis a „74”-es egy fedélzeti lokátor nélküli, a frontvadász légierő számára tervezett repülőgép volt. Azonban a honi légvédelemnek egy éjjel-nappal minden időjárási viszonyok között alkalmazható, elfogó vadászpilóta típusra volt szüksége. Ez volt a MiG-21-es család következő típusa, a MiG-21PF, alias „76”-os. A „76”-





9. ábra. MiG-21 BiSz vadászpilóta, a legnagyobb hajtómű-teljesítményű típusváltozat. A szárny alatt a nem irányított rakéták kilövésére alkalmas UB blokk (Fotó: Baranyai László)

os külsőleg az orr-részen különbözött a „74”-estől, ugyan- is robosztusabbnak, vagy inkább agresszívebbnek tűnt az előrenyúló Mach-kúp miatt. A kúp rejtette a különbség okát, a lokátort. Ez megfelelt az akkori szovjet katonai doktrínának, amely szerint a hangsebesség feletti technika megjelenésével a légifölény kivívása a sztratoszférában történik, és ehhez a rakéta kell. Míg a „74”-esnek 2 db K-13-as infrafejes önirányítású rakétája volt, addig a „76”-osra ezek helyett 2 db RSZ-2USZ típusú, fél aktív lokátor vezérlésűt is lehetett függesztetni. Fegyverzeti változat volt még az UB blokk, 16 db nem irányított (NIR) rakétával, földi célok elleni tevékenységhez. A célzást a PKI célzókészülék segítette.

Az első időben a NIR földi lövészeti feladatok végrehajtására a Tiszaalpár melletti bokrosi lőtéren került sor. Ehhez volt úgy, hogy átrepültünk Taszárról Kecskemétre és onnan hajtottuk végre, előfordult, hogy póttartállyal, tászári fel- és leszállással. Amikor a lőtér megszűnt és a területet egy tsz hasznosította, sokáig derültünk azon, hogy ha ott vetni és betakarítani akarnak, akkor ott annyi vasat fognak aratni, amennyivel ismét „a vas és acél országa” leszünk. Amikor aztán kiderült, hogy a többcélú repülőgépekre nagyobb szükség van a korszerű háborúban, mint arra, hogy 16 000 méterről indítsunk egy, esetleg két rakétát és üzemanyag nélkül hazavitorlázunk, kiderült az is, hogy a jó öreg „76”-os bombázásra is jó. Így aztán gyakorló bombákat aggattak a MiG-21PF-re, és bombavetést gyakoroltunk a Bakonyban. Ez meglehetősen izgalmas feladat volt erre a célra szolgáló célzókészülék híján, és egy-egy ilyen feladat után minden szereplő izgult, hogy ne történjen semmi baj. Hál’ istennek ezt a gyakorlatot ritkán írták elő.

A 21-esre történő átképzésünk is Krasznodárban történt 1968 végén és 1969 elején, ahol az elmélet elsajátítása után sikeresen befejeztük a gyakorlati programot a „94”-es típuson. Hazatérve 9 fő Taszáron, 11 pedig Pápán kapott beosztást, és megkezdődött a nálunk megszokott visszakepzés. Annak idején a MiG-17-esen végzeteket a MiG-15-ösre, most pedig „94”-ről a „76”-osra álltunk át. Ez egyáltalán nem zavart minket, mert az itthoni legmodernebb típuson repültünk. Sőt, a kiképzés tempójára sem lehetett panaszunk, mert a század vezetése és az oktatóink mindent megtettek a gyors előrehaladásunk érdekében. Az ezred érdeke is megkívánta az intenzív kiképzési tempót. Szükség volt a készségekre; volt is belőle bőven. Nem volt ritka az évenkénti 100-nál is több készségi szolgálat. De nem volt morgás, vagy dűnnyögés (akkor még), mert emellett átlag 90 órát repültünk évente. (Végül is nem egészen három és fél év alatt elértük az első osztályú szintet.

Elégedettek voltunk, mert volt gép is, és elegendő repülési idő is. Ugyanis az 1964-ben Pápára érkezett 24 db MiG-21PF-ből, a berepülés után 12 ott maradt, 12 db pedig Taszárra került. Ebből 1968-ban Taszár elveszített 2 gépet műszaki meghibásodás miatt (egyikből Balogh Miklós, másiktól Répás Boldizsár katapultált sikeresen), majd 1971-ben Parragh József szintén sikeres katapultálása után megmaradt 9 db géphez kaptunk Pápáról 11 db „76”-ost, mert a pápaiakat MiG-21MF-re képezték át. (A 407-es oldalszámú gépük katasztrófában megsemmisült.) Így aztán a század 20 géppel rendelkezett.

Ennyi technikával nem jelentett gondot a kiképzés, és hamarosan eljött az ideje a valóban komoly próbának, az igazi éles rakétalövészetnek. Erre a Szovjetunió állami lőte-



10. ábra. MiG-21 PF vadászpilóta Szolnokon (Fotó: Baranyai László)

rén került sor, a Volgától keletre, egy több magyarországi sivatagos területen. A reptér és a bázis Asztrahántól 22 km-re volt. Itt még a homokon kívül a Volga közelségének és a napközbeni állandó locsolásnak köszönhetően lehetett fákat látni, de a Volga keleti oldalán már csak homokdűnék és itt-ott csenevész száraz bokrok voltak. Mesélték, hogy annak idején, amikor a területet lőtérre nyilvánították, felszólították az ott élőket, hogy vándoroljanak máshova. Ez évekig tartott, mert akiket elzavartak, lassan visszasi-várogtak. Végül erőszakkal vitték el őket több száz kilométerre, ahonnan már nem tudtak visszajönni. A környék infrastruktúrájára jellemző, hogy egy közös közúti-vasúti híd volt csak a Volgán – aminek az átépítésében annak idején tevékeny részt vettek a magyar hadifoglyok is – a következő pedig csak több száz kilométerrel északabbra.

Az éleslövészetek csúcsa a SZTRELBA gyakorlat volt, amit néhány évente rendszeresen megrendeztek. Magam is részt vettem az egyszerű századszintű rakéta éleslövészetek mellett több SZTRELBA-n is. (Sajnos olyan torz elképzelést is gyakoroltattak velünk, ahol „76”-os volt a kísérő, és az előtte pár kilométerre repülő „74”-est lokátoron pofozgatta a nagy magasságon repülő cél mögé vizuális felderítési és rakétaindítási távolságra.) A SZTRELBA-ra több vasúti szerelvény indult Magyarországról az arra kijelölt technikával, majd a vonat egyhetes utazás után megérkezett Asztrahányba, illetve Asalukba, ahol a katonák igencsak szerény körülmények között berendezkedtek a gyakorlat idejére. A SZTRELBA tulajdonképpen egy komplex éles gyakorlat volt, ahol a papírháborútól kezdve a rakétások imitált rakétaindításain és a helyiek által repült légi célok általunk történő elfogásán túl, a La-17M rádióirányítás célrepülőgépre a légvédelmi rakétások és a repülők

éles rakétaindításokat hajtottak végre. Az értékelés alapja döntően a légi célok megsemmisítése volt. A rakétások vasúton hozták a saját technikájukat, de mi repülők ott kaptunk „madarakat”. Ezek a MiG-21-es család különböző – de természetesen lokátoros – változatai voltak, leginkább a „94”-esre hasonlítottak. Mivel a 21-es átképzést annak idején Krasznodárban „94”-esen hajtottuk végre, a szovjet parancsnok úgy döntött, hogy ezen az alapon ismerjük a technikát és repülhetünk vele. A lövészetet és a repülés különleges eseteire történő felkészülést viszont nagyon szigorúan vették. Ennek meg is volt az alapja, mert rakétaindításnál többször előfordult hajtóműleállás, sőt olyan is, hogy a kubai kísérő a támadásból éppen kiváló vezérgépet nézte célnak és lőtte le.

A felkészülés során az automatizáltságig be kellett gyakorolni a kapcsolók helyzetét és a ténykedés sorrendjét, mert még így is előfordult, hogy valaki izgalomában elmulasztott valamit, és a feladata eredménytelen lett. A La-17-es cél gép képes volt 300-tól 14 000 m-ig bármilyen magasságon repülni, és az irányítópontról kapott rádióparancsnak megfelelően manőverezni.

Mindegyik lövészetnek megvoltak a nem mindennapi élményei, de a legelsőn kívül – amely még újdonság volt – talán az 1985-ös SZTRELBA volt a legemlékezetesebb. Az éjszakai szakasz következett, a 14 000 méteren repülő cél lelövése, amikor „berobogott” egy hidegfront és a hozzá tartozó zivartevékenység. Ekkor már tele voltunk tábornokokkal, meg a titkárnóikkal, akik ünnepelni jöttek, és most izgatottak voltak, mert itt volt a zivatar, a repülési váltást nem lehetett megismételni, de a célt le kellett lőni. Egyedül a bázis időjelzője nyugtatgatott mindenkit, hogy ő kiszámolta, a zivatar el fog menni, csak a repülési váltást





11. ábra. Négyzár fegyverfelfüggesztő sín, egy bombával
(Fotó: Baranyai László)

kell egy-másfél órával megnyújtani. (Igaz, ő könnyebb helyzetben volt, mint az itthoniak a Kárpát-medencében, mert ott a pusztaságban, ahol a legmagasabb pont a vasúti töltés, vagy a lokátoromb – könnyű kiszámolni a hidegfront sebességét.) Amikor aztán a reptéren meg a kivezető útvonalon megszűnt a zivatartevékenység, felbocsátották a célgépet és egy perc múlva megkaptuk kísérőmmel, Molnár Gusztávval a felszállási parancsot. Felemelkedtünk lokátorláncban 10 000 méterre, a harcálláspont parancsára célirányra fordulva gyorsítottunk, és tovább emelkedtünk 12 000 méterre. A lőtéren még tombolt a zivatar, ami azt jelentette, hogy alattunk a 10 000 méterig is felnyúló hatalmas felhőtornyok között villámok cikáztak, néha nappali világosságot árasztva. Maga a látvány félelmetesen gyönyörű, de hátborzongató is egyben. Aztán 14 km-en felderítettem a célt, 8-9 km-en befogtam és 5 km-en indítottam a bal oldali K-13-ast. Az indítás megrázta gépet, aztán láttam a repülő rakétát, és egy örökkévalóságnak tűnt, hogy még mindig nem látom a robbanást. Már indítani akartam a másodikat, amikor a rakéta elérte a célt. Megjelent egy hatalmas tűzgömb, aminek a közepe vöröses-narancsárgás színben izzott, a széle halványodott és izzó fémdarabok repültek szét tűzijátékszerűen. Ez a látvány a 25 éves repülő-pályafutásom alatt átéltem rengeteg élményt felülmúlta. Ja, és még egy: a 25 év alatt nem kaptam annyi tábornoki kézfogást, meg titkárnői pusztit, mint akkor a leszállás után. (Zárójelben kissé rezignáltan még hozzáteszem, hogy irányomban a hivatalos elismerés ezzel ki is merült.)

Persze azért itthon is zajlott az élet, egyetlen olyan év sem volt, amikor unatkoztunk volna. Földi lövészetek, gyakorlatok, díszelgő repülések, C-7-es világítóbombára történő lövészetek a Balti-tenger felett Lengyelországban és áttepülések közötti állással, hanem gyakorlatokon is. A Varsói Szerződés tagállamaira kiterjedő egyik gyakorlat során áttepültünk Mezőkövesdre, és onnan hajtottunk végre bevetéseket. Eger körzetében volt kijelölve egy őráratózási légtér, ahol a kísérőmmel, Tüskös Jánossal kóvályogtunk már vagy 40 perce, amikor a harcállásponttól izgatottan

ránk kérdeztek, hogy mennyi az üzemanyagunk. Természetesen a valós mennyiséghez hozzáadtunk még 200 litert, érezvén, hogy feladat van a láthatáron, és ez további repülést jelent. Megkaptuk az utasítást, hogy szálljunk le balatonkiliti tartalék repterén. Vettük a parancsot, és forduló közben Kiliti irányadó csatornájára kapcsoltam, de a csatorna süket maradt és a rádióiránytű forgott össze-vissza. Gyakorlott fül a rádióparancsok közül ki tudja szűrni azokat, amelyek valamilyen okból fontosak. Éreztem, hogy akár be van kapcsolva, akár nem Kiliti, itt menni kell. Egy gond volt csak, hogy a Dunántúl déli részén rosszak voltak a látási viszonyok. Gyorsan a működő taszári irányadóra kapcsoltam, és Férihegy repülési körzetének kikerülésével ezen az irányon elértük a Dunát. Ott már könnyű volt megtalálni Dunaföldvár és a Sió-csatornát, aztán Tamási – Simontornya vonalától úgy is ismertük a tereppontokat, nem volt szükségünk a Kiliti irányadójára. Amikor a reptérre történő besoroláshoz a repülésvezető Krista István a szabályos rádiózási szöveggel, de egy kódolásnak is beillő hangsúllyal adta meg a besorolás magasságát, rögtön sejtettük, hogy nemkívánatos vendégek vannak odalent. Leszállás után tudtuk meg, hogy a gyakorlatot ellenőrző előjáró toppant be Kilitire és megkérdezte, hogy mennyi idő alatt tudnak odairányítani egy géppárt. Szegény parancsnok arra gondolt, hogy ez csak egy ellenőrző kérdés és szemrebbenés nélkül válaszolt, hogy normaidőn belül. Na, ekkor kérdezték tőlünk őráratózás közben az üzemanyag-mennyiséget, és ekkor indultunk el Eger körzetéből. Igen ám, csak Kilitiben a várható következmények miatt „elfelejtették” jelenteni az ellenőrző előjárónak, hogy a távoli irányadóval gond van, és jelenleg éppen nem működik. Ezek után volt egy izgatott félóránk. Végül is a mutatóvány sikerült, kivágtuk a rezet és nem buktunk le, de ez az eset is azt bizonyítja, hogy sokszor a rögtönzés, és különösen a szerencse igen nagy szerepet játszhat egy váratlan feladat sikeres megoldásában.

Nekem 25 évig adatott meg, hogy élvezzem a hivatásos repüléssel együtt járó rosszat és jót, csúnyát és szépet, tragikusokat és felemelőt, amiből 17 évet a MiG-21PF-en, a „76”-oson repültem. A 17 év alatt 1902 óra és 8 percet töltöttem levegőben ezen a típuson és hallgattam a hajtómű dübörgését, időnként a csendjét. Ugyanis mikor átléptem a hangsebességet, a kabinban addig hallható hajtómű-hang elhallgat és a dübörgéshez képest süket csend lesz. Aztán egyszer, 1986. március 25-én éjjel felszállás közben, futóbehúzás után lett süket csend a kabinban, és csak a lepörgő turbina füttyölő hangja hallatszott. Leállt a hajtómű. A „76”-os katapultrendszerének technikai paraméterei a leírások szerint ezen a kis magasságon nem tették volna lehetővé a sikeres katapultálást, de mivel a talaj éppen lejtett, a katapultban még téli (erősebb) patron volt, meg az emelkedő repülőgép miatti felfelé ható vektor mind a segítségemre volt, így a katapult megtette a szíves-séget, hogy megmentette az életemet. 20-25 méter magasságon nyílt ki az ernyő és komoly sérüléssel értem földet, de az eddigi több száz háború alatti óriási tapasztalatokra szert tett baleseti sebészek megoldották: pótolta csontot, bőrt innen-oda, onnan-ide, óriási türelemmel és hozzáértéssel.

Később azt az epizódot, hogy kiürült Taszár – lassan az enyészete lesz – és azt, hogy 1989. január 1-én a „76”-ost végleg kivonták a hadrendből, én már csak kíváncsúként követtem: lám, így múlik el a világ dicsősége.

Végül, ha visszatekintve summázni akarom ezt az elmúlt 25 évet, és egy sorba akarom sűríteni a mondanivalómat, a régi Tasnádi-nóta utolsó sora jut eszembe és illik ide: „Fiúk! Ne sírjatok, repüljétek!”