

AZ ÉG A BÁTRAKAT SZERETI

A városrészünkkel való személyes kötődése és példaértékű hivatalos kapcsolattartása miatt kértük fel egy beszélgetésre Ugrik Csaba ezredest, az 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis parancsnokát. A véletlen úgy hozta, hogy mostani lapszámunkban akár az új intézményvezetők sorában is bemutathattuk volna, mert ugyan helyettesi teendőket már 2012 óta ellát, parancsnoki kinevezését 2013 májusában kapta meg. - Hogyan vezetett az útja Kecskemétre?

- Bajai születésű vagyok, de gimnazista koromban atlétikai és kosárlabdaversenyeken már meg-megfordultam a „hírös” városban. Rendszeresen eljutottam például a Katona József Gimnáziumban tartott sportversenyekre, oda, ahová jóval később két gyermekünk is járt. Felsőfokú tanulmányaimat a Kilián György Repülő Műszaki Főiskola keretén belül a VVLS SNP Szlovák Nemzeti Felkelés Repülő Műszaki Főiskolán végeztem. Itt okleveles közlekedésmérnök diplomát és repülőgép-vezető végzettséget szereztem. Taszáron kezdtem katonapilótaként „MIG-21 bis” típusú gépen. 1997-ben Pápára, majd 2001. január elsején Kecskemétre kerültem az 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis állományába. Itt képeztek ki MIG-29-re, 2006-ban pedig Gripenre. 2012-ben kaptam meg az ezredesi rendfokozatot. Időközben jelentős képzéseken vettem részt Svédországban és Kanadában (pl. Gripen A; B; C; D; NATO-Hawk repülőképzés).

Közel másfél évtizede élek Kecskeméten. Ennek most parancsnokként is nagy hasznát veszem. Elődeimmel szemben komoly segítség a számomra, hogy a várossal, bázissal való közelebbi ismerkedésemet nem a kinevezésem időpontjában kezdtem el. Először a Kisfaludy utcán laktunk, majd a Hunyadivárosba költöztünk. Fontos szempont volt, hogy közel van a munkahelyemhez, s a zsúfolt belváros után végre egy csendes, nyugodt helyen élhetünk. Igazi kis gyöngyszeme Kecskemétnek ez a városrész, ahonnan elérhető közelségben mégis minden megtalálható.

- Hogyan lett pilóta?

- A tűzoltó és masinista mellett ez minden kisfiú álmában benne van. Nekem édesapám is katona volt, így gimnazistaként kíváncsiságból elmentem egy MHSZ-es toborzásra. Ott néhány repüléssel kapcsolatos kisfilm mellett levetítették nekünk az „Őrjárat az égen” című magyar játékfilmet. Kimehettünk az ősényi repülőterre is megnézni a repülőgépeket. Ez akkor nekem „első látásra szerelem” lett. Az első vitorlázós évek után egyértelművé vált, hogy minden repülés csúcsa, ha valaki vadászpilóta lesz. Az orvosi alkalmasságin már kezdettől a legjobb, „vadász” kategóriába soroltak. Elhatároztam, hogy megpróbálkozom ezzel annak ellenére, hogy az akkori képzésben húsz jelentkezőből tíznél több lemorzsolódott az évek folyamán.

Nem véletlenül említettem az alkalmasságot. A repülésnek elég nagy az egészségügyi kockázata, legjobban talán a gerincet terheli meg. A hunyadivárosi pilóták között is van, akinek ilyen gondok miatt kellett viszonylag fiatalon abbahagynia a repülést. Hogy ezen túlmenően mitől lesz valaki jó pilóta? Pszichológiai mérésekkel kiszűrhető, ha valakinek nem elég jók a reflexei, vagy rosszabb a monotoniatűrése, de itt azért többről van szó. Gyakran hallom civilektől, hogy a pilóták „nagyképűek”. Én ezt úgy mondanám: nagyon fontos, hogy például egy légi harcban elhiggyük magukról, hogy mi vagyunk a jobbak. Annak is a zsigereinkben kell lenni, hogy egyedül maradván a levegőben mindent meg tudunk csinálni. E nélkül az egészséges önbizalom nélkül akár fel se szálljon az ember. Ahogy a pápai jelmondatunk is szól: „Az ég a bátrakat szereti”.

- Az összes repült ideje most 1711 óra. Mihez érdemes ezt viszonyítani?

- Évente egy vadász nálunk 80-100 órát repül. Magyarország légtere igen szűkös, rövid a holtidő, ezért a magyar pilóták repülési ideje gyakorlatilag megfelel az időben ennél többet felmutató amerikai pilóták repülési idejének, hiszen ők 30-40 perces oda-vissza utakat tesznek meg – javarészt robotpilótával – a tényleges gyakorlatuk helyszínéig. Ismert név a pilóták körében Kositzky Attila altábornagy úré, aki 57 éves nyugdíjazásáig több mint 3500 órát repült. Ez nekünk már nem lesz meg, hiszen nem feltétlenül levegőben kell megszereznünk a jártasságot. Tökéletes szimulátorokkal tudunk itthon és Svédországban gyakorolni – sok üzemanyagot spórolva meg ezzel. Más a feladatrendszer is: sokkal komplexebben, kevesebb repülési időből tudunk sokkal nagyobb dolgokat elérni.

- Éles fegyverzettel repülnek, gyakorolnak? Mennyire veszélyes hivatás ez?

- Én Albatrosszal hajtottam végre az első éles bombavetést és éleslövészetet annak idején. Most még inkább szükség van arra, hogy használni tudjuk a fegyvereinket. A 2001. szeptemberi 11-ei események és a nemzetközi terrorizmus terjedése miatt a 2002-ig érvényben lévő szabályok, pl. hogy nem lövünk soha utasszállító repülőgépre, átíródtak. A NATO-tagállamok légvédelmében életbe lépett egy bizonyos Renegade-koncepció, ami többek között rendelkezik arról, hogy milyen fegyverzettel, milyen módon kell szolgálatot teljesítenünk. Mi levegő-levegő és levegő-föld fegyverzettel rendelkezünk. A Gripenjeink betöltött gépágyúval és éles rakétákkal adják a készségi szolgálatot. Éles fegyverrel air-to-air vonatkozásban tudtuk bizonyítani a jártasságunkat két svédországi éles lövészetben. Ez ugyan szimulátorral is végezhető, de semmivel sem helyettesíthető az az érzés, amit a pilóta a rakéta szárnyról való indításakor érez. 2012-ben gépágyúval is kaptunk Svédországban gyakorlási lehetőséget. Hazai körülmények között, levegő-föld viszonylatban a Hajmáskéri lőtérben tudunk hasonló módon gyakorolni.

A kecskeméti katonai repülőtér a pápai és taszári után az egyetlen megmaradt harcászati repülőbázis. Kérdezték már tőlem, hogy ha kialakulna egy háborús helyzet, elsődleges célponttá válna-e Kecskemét? Biztosan nem, mert ebben az elképzelt háborúban mi is félténénk a repülőinket, és nem maradnánk itt, így pedig Kecskemét sem lenne tovább célpont. Az 1999-es csatlakozás óta Magyarország valamennyi fontos NATO békefenntartó műveletben és humanitárius misszióban részt vett. Hivatásos katonaként számolunk tehát a veszéllyel, de reálisan még nem kellett ettől tartanunk. Az afganisztáni mozgósítás idején sem fegyverrendszerrel voltunk kint. A kiküldött kecskeméti állomány feladata a civil és katonai feladatokat is ellátó kabuli nemzetközi repülőtér irányítása volt.

A kecskeméti repülőtér jelenleg is kiemelt NATO-bázis, ahol békeidőben is harcfeladatot látunk el. A spanyolországi Torrejon-ból kapjuk a felszállási parancsokat. Alaprendeltetésünkből eredően légtérrendészeti feladataink vannak, melyben a Gripen-század teljesít szolgálatot.

- Az Ön által repült típusok felsorolása igen hosszú lenne (pl. MIG-21, Hawk, MIG-29, JAS-39 Gripen, J-37 Vigen; F-16; Tornado). Bázisparancsnoki beosztása mennyire akadályozza a repülésben?

- Jelenleg hozzávetőleg 1100 beosztottam van a bázison, akiknek felelek a munkájáért. Ebből a létszámból a pilóták vannak a legkevesebben. A műszaki, irányító, logisztikai, ételmezési és más kiszolgáló személyzettel úgy élünk ott a bázison, mint egy külön város a városban. Ma már nyilvánvalóan kevesebbet tudok repülni. Ugyanakkor egy parancsnoknak harcba kell tudni vinni az embereit, azaz magasan képzett pilótának kell lennie. Ezt a jelenlegi repülési óraszámommal és kemény, rendszeres testedzéssel tudom biztosítani.

- Melyek a bázis soron következő feladatai?

- A repülőgép voltaképp egy sokféle bevetésre alkalmas fegyverrendszer, ami alkalmas arra, hogy fegyveres légvédelmi készültséggel megvédje a levegőben országhatárainkat. 2014 tavaszától már Szlovénia légtérét is magyar vadászgépek őrzik, melyről január 17-én írt alá megállapodást a két ország a MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison. Az esemény érdekessége, hogy két Gripen vadászgép a Dunántúlon fogta el a szlovén miniszter repülőgépét és kísérte Kecskemétre, a megállapodás aláírásának helyszínére. A magyar pilóták e gyakorló riasztás keretében mutatták be a jövőbeni vállalások elvégzésének folyamatát. A továbbiakban is az lesz a feladatunk, hogy előzetes rádiós bejelentkezés és útvonalengedély nélkül ne repüljön be idegen gép az általunk őrzött területre. A szlovén légtér őrzésének nincsen külön többletköltsége, mivel azt a Svédországtól lízingelt repült órák terhére fogják a pilóták végrehajtani. A miniszter úr nemrég bejelentette, hogy a magyar légierő további feladata lesz 2015-től a balti államok légtérének biztosítása négy hónapon keresztül. Ez a kitelepüléssel járó misszió előreláthatólag sokkal több felszállást is jelent, új kihívás a kecskeméti bázis számára.

A NATO-légvédelmi készület ellátása a Gripenek tudásának csak egy része. Az itt található nagyon modern fegyverrendszer esetében törekedni kell arra, hogy minden lehetőségét kihasználjuk. A JAS-39 Gripen képességeiből a svéd mozaikszó „J” betűje a vadász, az „A” a támadó, és az „S” a felderítő képesség. Nem elég tehát csak a vadász-képességre koncentrálni. Ma már eljutottunk oda, hogy teljes biztonsággal alkalmazzuk az air-to-ground fegyverzetet, ami lehetőséget ad a szárazföldi csapatokkal való együttműködésre is, és elkezdjük a gépeink felderítés funkcióját is használni. A Gripen szerződésünk most már 2026-ig szól, így hosszú időre biztosított a bázis üzemelése.

- Szép számmal akad hunyadvárosi is a pilóták sorában. Említene közülük néhányat?

- Nem messze tőlünk lakik Murguly Gusztáv nyugdíjas pilóta, valamint Takács Géza alezredes úr. A Vitéz János utcán él Szatmári László, de Péter Zoltán és a már nyugdíjas Lénárt András is hunyadvárosi. A következő nemzedékből a harmincas évei elején járó Langó Viktort említeném még a városrészből.

- Egy vadászgép felszállása igen nagy zajjal jár, amit a lakosság hol jól, hol rosszabbul tűr. Bázis szinten mit tudnak tenni a kiegyensúlyozott civil-katonai kapcsolatok érdekében?

- Először is van itt egy városrendezési probléma, amiről nem mi tehetünk. A repülőterünk 1937-ben épült, s azóta a város szinte rátelepült. Aki ideköltözött, nyilván tudta, mi jár ezzel. Zajterhelést befolyásoló tényező lett a gépek fejlődése is. A repülés hőskorában kis zajjal járó dugattyús repülőgépek közlekedtek. Ezt követték a JET-korszak kerozint használó repülői, de a nagy tolóerő-kifejtés miatt kétségkívül a Gripenek a lehangosabbak. A kapcsolódó szabályokat – pl. hogy milyen alacsonyan repülhetünk be a város fölé – természetesen betartjuk. Arra is törekszünk, hogy a felszállásaink olyan időpontban legyenek, 9 és 16 óra között, amikor nem zavarjuk a pihenési időszakot, hiszen a lakosság többsége ekkor dolgozik. Nagy hangsúlyt fektettünk arra is, hogy a repülőnapok szervezése minél kevésbé járjon a lakosság kényelmének zavarásával. Ezért is tettük ki tíz kilométeres távolságra a parkolókat. Ezt a külföldön bevált gyakorlatot most honosítottuk, s úgy érezzük, jól bevált Kecskeméten is.

- Előfordulhat-e ma is olyan, hogy keresztülmegy a 44-es úton egy leszállópályán túlfutott repülőgép?

- Ha őszinte akarok lenni, ezt teljesen nem lehet kizárni. Van a repülőgépek megfogására egy egyszerű, de nagyon jó eszközünk, a „majomfogó”. Ez a kifutópálya két végére felszerelt, szükség esetén felcsapódó, 80 méter széles gumiháló a repülőgépek nagyságához van méretezve, s igen jó szolgálatot tud tenni. Baj csak akkor van, ha a repülőgép közben irányt is változtat. Amilyen mértékben kivitelezhetetlen a teljes kivédés, éppolyan csekély a valószínűsége is annak, hogy valaha ilyen bekövetkezik.

- Az elmúlt évben a lakosság számára is jobban érezhető volt a nyitás a városrész felé. Katonai díszelgéssel jelen voltak a Nándorfehérvári Diadal Emléknapján történt koszorúzáson és más rendezvényeken. Milyen elgondolás mentén léptek ki a bázis falai mögül?

- Mi az adóforintokat nem hozzuk, hanem visszük, s éppen ezért szeretnénk megmutatni, mire is fordítódnak, s amit csak lehet, szeretnénk láttatni a munkánkból is. Ezt szolgálja például a bázisunk által rendszeresen szervezett nemzetközi repülőnap. Erre szakmai szempontból nagyon büszkék vagyunk, s idegenforgalmi szempontból is profitált belőle a város. A 2013-ban tartott repülőnapok büszkesége, hogy a Russzkije Vityazi gépei is itt lehettek velünk, mivel ők a megelőző két évben nem fogadtak el más országbeli meghívást. A Török Csillagok és a horvát kötelék is kiemelkedő programot mutatott be. A kormány szervektől legutóbb azt az információt kaptuk, hogy a repülőnapok megrendezésére a jövőben 3-5 évente fog majd sor kerülni.

Civil kapcsolatainkat a helyi munkaadók irányába is fejlesztjük. Hozzánk hasonlóan XXI. századi technikát alkalmaznak például a Mercedes gyárban és a Knorr-Bremse Kft.-nél. A műszaki együttműködés lehetősége mellett a szabad termináljaink kihasználása és más okok miatt is gyümölcsöző lehet a velük való kapcsolattartás.

Vitathatatlan, hogy szeretnénk toborozni is. Ahogy a 90-es években véget ért a kötelező sorkatonai szolgálat, háttérbe került a fiatalok hazaszeretetre nevelése, a fegyveres szolgálat lehetősége pedig még kevésbé van a látókörükben. A Kormány részéről nagyon jónak tartom azt a kezdeményezést, hogy menjünk ki az iskolákba, s beszéljünk nekik ezekről a dolgokról. A polgármester úrral kötött megállapodásnak megfelelően, a KatonaSuli program keretében járunk ki a Gáspár Iskolába és más középiskolákba, ahogyan mi is gyakorta fogadunk diákokat a repülőtéren. Gyermekintézményekkel is tartjuk a kapcsolatot. Előzetes bejelentkezéssel évente mintegy 200 óvodai és iskolai csoportot fogadunk. Felnőtt érdeklődőket céloz meg a bázisunkon található múzeum, melynek szintén jó a látogatottsága. A kecskeméti repülőtér múltját, történetét bemutató tárlat mellett a szabadban megtekinthetők azok a gépek, melyeket Magyarország légterében eddig használtak. Ez a kiállítás egyedülálló a hasonló hazai gyűjtemények sorában. Szeretettel invitálom ide az érdeklődő hunyadvárosiakat is.

Biztos vagyok abban, hogy az általunk képviselt nyitottság jól szolgálja a civil társadalom elfogadását és segítő támogatását közös ügyeinkben.