

Hallomásból már régóta ismerem Kvasz Andrást, a repülő-t. A családjában sokszor elmesélték, hogyan vonult ki egyszer, még az első világháború előtt az egész rokonság a rákosi mezőre, mert az aviatikusokat akarta látni, különösen Kvasz Andrást, amint a levegőbe emelkedik. Lovasrendőrök álltak a kordonnál, az emberek ezrei taposták egymás lábát, mindenki ott akart lenni, amikor inkább kerékpárhoz, mint repülőhöz hasonló gépén felzállt a magasba.

Nem is gondoltam, hogy egyszer még én is találkozom vele.

„Nem akartam én repülni...”

Zuglónak ezen a részén sok az üres telek. A Jerney utca, ahol Kvasz András lakik, majdnem a szántóföldekig fut. Nincs messze ide a régi rákosi repülőter sem. Kvasz András dél-előttönként, amikor a kertben dolgozgat, sokszor tekint arrafelé. A magyar repülés bölcsője ringott azon a helyen és neki sok emléke fűződik hozzá.

— Sok emlék, sok emlék — mondja, amikor bevezet kis villája egyik szobájába. — De kit érdekel ma már a múlt? A mi gépeink csak ugrottak egyet. Most pedig azt olvasom az az újságban, hogy három és fél óra alatt Moszkvából Londonba repült egy léglökéses repülő.

Fotelban helyezkedik el. Alacsony, fehérhajú, rendkívül mozgékony ember. Egy pillanatra sincs nyugta, mondanivalóját százféle kézmozdulattal kíséri.

— Tudja, hogyan kéne az én történetemet megírni, ha már semmiképp sem akar el-állni tőle? Humorosan!

Kvasz András 73 éves. Már a koráért is tisztelni kell, de amit tett, azért még inkább. A magyar repülés úttörője volt. Ő és társai szegényen, elhagyatva, sokaktól kigúnyolva, ócska, kimustrált motorokkal, siralmasan kezdetleges eszközökkel, pénz és tanítómesterek nélkül

kezdték meg Magyarországon a repülést. A semmiből, valami hősi romantikával vágtak neki a levegőnek. Ők voltak a »madáremberek«. Ezzel a névvel dicsérték, de gúnyolták is őket. Kvasz András tiszser zuhant le repülőgéppel, számtalanszor megsebesült, az orrcsontja eltörtött — ezért van olyan különös, gyermek-arca.

— Háromszor zuhantam folyóba — mondja. — Egyszer a Sajóba, egyszer a Hernádba, egyszer a Dunába. Hát tragikus ez? — kérdezi kicsit huncutosan. — Nem tragikus. Humoros... hiszen életben maradtam.

Előrecsúszik a fotelban, lábait hátrahúzza, egészen közel hajol hozzám.

— Nem akartam én repülni. Abban az időben Kutasi, Adorján, Zsélyi már törte a gépet. Én csak oldalról figyeltem a kollégákat. Volt gépem, de nem szerettem fel rá szárnyakat. Csak úgy gurultam vele a földön, oda meg vissza. Mikor fel tettem rá a szárnyakat, elfeledkeztem róla. A gépem szépen gurult, de hirtelen megláttam egy vakondtúrást, ki akartam kerülni, meghúztam a kormányt... s azon vettem magam észre, hogy fönt vagyok a levegőben. Olyan lágyan ülök, nem zötyögök. »No, Kvasz András — mondtam magamnak —, más annyira akar repülni, az-

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Kvasz András

Cím:

a „MADÁREMBER”

Forrás:

*Sajtóadás
1956. V. 17.*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

92

Hely:

Kvasz András

Idő:

1956

Személy:

Helyszám:

tán nem tud, te meg nem akarsz és mégis repülsz.« Közben a gépem egyre emelkedett. Őt, tíz, húsz, harminc, ötven méter magasan gondoltam már magam és még mindig emelkedtem. Jézus Mária, hogyan fogok én leszállni? A Hajcsár úttól egészen a Wander tápszergyárig repültem. Amint leszálltam, közrefogtak a gyerekek, akik mindig a repülőter környékén csavarogtak. Jött az egyik szerelő, Juhász Ferenc — belőle később híres pilóta lett —, tőle kérdeztem meg: »Milyen magasan lehettem, Fero? Te lenről jobban láttad.« »Öt-hat méteren körülbelül.« Persze, nem mondtam meg neki, hogy én ijedtemben fönt megnyit gondoltam. De ekkor már benne voltam a repülésben...

„Megnyertem az ezer koronát”

Kvasz András most a szájához emeli a kezét, búzavirágkékszemével messze néz. Több mint ötven esztendő után tekint.

— Az első légiút után mindennap megpróbáltam a repülést, de egyenes irányban. Megfordulni a levegőben még nem tudtam, sem én, sem más. Elutaztam Bécsújhelvre, a katonai repülőterre. Aki csak az utamba került, attól megkérdeztem: »Bitte schön, ki tudná

nekem megmondani, hogyan kell repülőgéppel megfordulni?« Egy főhadnagy magyarozott is valamit, de megmutatni senki sem tudta, mert a repülőgépek elrepültek Sopronba hadgyakorlatra. Meg kell mondani, ekkor már csak annyi pénz volt a zsebemben, amennyiért jegyet válthattam Budapestig. »András — mondtam magamnak — vagy megtanulsz fordulni a géppel, vagy fölfordulsz éhen.« Akkoriban tűzött ki ugyanis 1000 korona jutalmat Szacelláry György annak a repülőnek, aki három kört csinál a levegőben. Megérkezésem után azonnal telefonáltam az aero-klubba és bejelentettem a nevezésemet a Szacelláry-díjra. De egy olasz, bizonyos Prodam Guido, meg-

előzött. Ő később jelentkezett, de személyesen és ezért másnap a versenyen ő indulhatott először. Vagy húszezer ember gyűlt össze ekkor a rákosi repülőterén. A munkások nem mentek dolgozni, a gyerekek elszöktek az iskolából. Prodam első startja nem sikerült. De a bárók meg a grófok — a zsüri tagjai — inkább Prodamnak, a milliomos fiúnak szerették volna a díjat adni, nem pedig nekem, a közönséges mechanikusnak. A publikum hiába kiabált: »Le a zsúrirel!« »Éljen Kvasz!« — Prodam még egyszer startolt. Körülbelül 30 méter magasan

lehetett, de gépet túlságosan megdöntötte és lezúgott. A mentők vitték el szegényt. Én háromszor szálltam fel és háromszor szálltam le egy-egy kör repülése után azon a helyen, amelyet kijelöltek. Megnyertem az 1000 koronát. Emlékezetes nap volt, de várjon, talán képem is van erről, mindjárt hozom...

A láda-múzeum

Ládával a hóna alatt tér vissza Kvasz András. Ez amolyan kis múzeuma repülő-életének. Régi könyvek, folyóiratok, fényképek, megsárgult újságkivágások, kopott igazolványok töltik meg. Leteszi a padlóra és maga is mellé guggol. Rózsaszínű plakátot hajtogat ki, nagy betűkkel hirdeti a nevét: Kvasz András mutatványos repülést rendez...

— Tudja, ezt azért őrzöm, hogy egyszer a fiatalok megálljanak előtte: szegény öregeknek így kellett a pénzt összegyűjteni.

Katonaruhás kép kerül elő. Kvasz András a Tanácsköztársaság alatt táborig pilóta volt. Négy és fél hónapra börtönözte be ezért a Horthy-rendszer. Ezzel be is fejeződött a repülőpályája. Taxisofőr, majd a budaörsi repülőterén kapus lett belőle. Aztán tíz esztendőt egy Békés melletti tanyán töltött.