

Színművész a magasban

Szabadidejében repülőt vezet Kilyén László

Hivatásos színész, de volt már segéd-mozdonyvezető, sofőr és 58. születésnapjára meglepte magát egy pilótaengedéllyel is. Már csak hajóengedélye nincs, s kacérkodik vele, hogy azt is megszerezze. Kilyén László színművésszel, a Marosvásárhelyi Nemzeti Színház Tompa Miklós Társulatának tagjával a kihívásokról, a repülésről beszélgettünk, de azt is megtudtuk, hogy mikor a legnehezebb leszállni egy kisgéppel.

– Hogyan kezdődött a repülési szenvedélye?

– Úgy kezdődött, hogy a nyolcadik osztályt végeztek 43. találkozóját tartottuk és ott volt egy pilóta, Pethő Bandi, akinek elmondtam, régi vágyam, hogy megtanuljak repülőt vezetni, a világ legszebb mesterségének tartom, és megkérdeztem tőle, vajon beiratkozhatnék-e egy ilyen iskolába. Mire ő bemutatott a barátjának, Togănel István oktatónak, elmentünk az orvosi vizsgára Bukarestbe, mert annak az eredményétől függ, hogy felvesznek vagy sem. Az egészségügyi vizsgát pedig minden évben el kell végezniem Bukarestben a Băneasa repülőtér melletti orvosi rendelőben. Kötelezően EKG-t, vérnyomást, vizeletet, vért, egyensúlyt ellenőriznek, valamint a látást és hallást. Togănel Istvántól tanultam Vásárhelyen, a tanfolyamon mindössze ketten voltunk Lakatos Jenő barátommal. Kellott repülni kötelezően 45 órát oktatóval, közben az elméletet is tanulni. Nem könnyű és nem olcsó mulatság. Egy magyarországi cégen keresztül vizsgáztunk, előbb elméletből, aztán gyakorlatból. Tizennyolc tantárgyból kellett készülni, amit kilenc tantárgyba sűrítettek össze.

– Hol vizsgáztak?

– A Liszt Ferenc Repülőtérén Budapesten. Összesen lehettünk 40–45-ön, sokféle nemzet fiai, köztük sok afrikai is. Nagy szellemi kihívást jelentett, hiszen fizikát, meteorológiát, gépészetet, technológiát, elsősegélynyújtást, térképészetet kellett tanulnom. Első alkalommal sikerült is a kilencből hatot letenni, a másik háromra újraprogramáltak és másodszor sikerült. Ez éppen a

születésnapomra esett, az ötvennyolcadikra, 2013-ban. Elégedetten vettem tudomásul, hogy ajándékoztam magamnak egy pilótaengedélyt. Aztán novemberben következett a gyakorlati vizsga, amit egy nappal halasztani kellett a nagy köd miatt, mert sem fel-, sem leszállni nem lehetett. Ami többletstresszel járt, hiszen újra kellett tervezni az útvonalat, a repülés idejét, magasságot, leszállás időpontját.

– Mit jelent ez az engedély?

– Ezt úgy hívják, magánpilóta-engedély. Tehát magánpilótának képeztek, nem kereskedelmi gépekre. Ezt többnyire az emberek hobiból űzik, rengetegen tanulják meg Európában, Amerikában, Afrikában. Polytathattam volna, hogy nagyobb gépekre is megkapjam, de az újabb kiadás és energia, megelégedtem ezzel. Óriási kihívásnak tartottam, különös ambícióból tettem meg. Akkor volt életem legnehezebb periódusa a magánéletemben, elváltam, albérletbe költöztem és úgy gondoltam, hogy nem kéne fölöslegesen vesztegetsem a hátralévő időmet valami értelmetlenesre kellene tenni. Nekifogtam angolt tanulni, ami abbamaradt objektív okok miatt. És úgy gondoltam, ha már lehet iratkozni, kortól függetlenül, csak az egészségi állapottól függ, meg a szellemi kapacitástól, hogy akkor próbára teszem magam.

– Azt jelenti, hogy bármikor beülhet a pilótafülkébe és vezetheti a gépet?

– Igen, illetve kötelező is évente legalább 10-12 órát repülni. Nekem négyszemélyes gépekre szól az en-



Kilyén László felszállás előtt. A színész pilótaként is annyira magabiztos, mint a színpadon

gedélyem, de nincs most lehetőségem gépet bérelni, mert az oktatóm elköltözött Temesvár mellé és ott tanít, itt meg nincs olyan gép, amelyet lehetne bérelni, ezért nagyon ritkán repülök. Volt rá alkalom, hogy megkértek a barátaim, vigyem el őket valahova. Akkor le kell tenni egy repülési engedélyt, ezt mindig Bukarestben, onnan meg kell várni a választ. Leírom a lajstromszámát, ez olyan mint a rendszám-tábla az autónál, meg, hogy milyen gép, milyen magasan fogunk repülni, hánytól hányig körülbelül és mikorra számítom a leszállást. A toronynak leadják a jelentést Bukarestből, felhívom a toronyot, az ittenit és akkor mondják, hogy igen, szabad a pálya. Vagy nem szabad, nem lehet a repülőtér felé repülni, mert pont jönnek a nagy, utasszállító gépek. Szóval nagyon érdekes, én csak azért is szerettem volna, mert egy csomó mindent megpróbáltam az életemben, többek között voltam segéd-mozdonyvezető, sofőr és most már csak a hajóengedély, a kishajóengedély van hátra. Nagyon kacérkodunk, hogy menjünk el ketten-hárman Horvátországba és ott egy kisebb hajóra, jachtra tegyük le

FOTÓ: HAAZ VINCE

az engedélyt, hogy a tengerre ki lehessen menni. Ezek mind olyan álmok, amelyek megvalósíthatók.

– Nem volt soha magasságiszonya? Nem félt?

– Nem volt soha. A negyedik-ötödik útnál mentünk Dévára, az oktatóm ott lakott és szólt, hogy most vegyem át, ott le fogunk szállni, persze segít, hogy mit kell tenni. Ott életemben először fordult elő, hogy a tenyerem megizzadt. Nagy felelősség ugyanis délben vezetni, amikor hőmérséklet-változások vannak, reggel és este sokkal könnyebb repülni, vagy ősz-

ta legalább egyszer repülnék. Van egy pilótánó ismerősöm, aki oktató is, és azt mondta, az ideális az lenne, hogy minden két hétben félórát minimum, mert ez nem olyan mint az autó, vagy a bicikli, folyamatosan csinálni kell, hogy az ember ne jöjjön ki a gyakorlatból.

– A marosvásárhelyi repülőtérén már szállt le?

– A vásárhelyi repülőtérén le lehet szállni, ha kérünk rá engedélyt, szálltam le már, de rögtön fel is szálltunk. Mert ha leszállunk és elérjük a betont és megállok, az már 80 eu-

Magánpilótának képeztek, nem kereskedelmi gépekre.

Ezt többnyire az emberek hobiból űzik, rengetegen tanulják meg Európában, Amerikában, Afrikában.

szel, vagy télen, amikor a levegő sűrűsége egyenlő. De soha nem félttem, biztonságban érzem magam mindig ott fenn.

– Melyik volt a leghosszabb útja?

– Brassó és vissza. Vagy amikor ámentünk a Bucsin, Gyergyó és Csíkszereda felett, megkerültük Csíkszeredát és visszajöttünk a Maros völgyén, Istenszéke fölött. Ez időben olyan két óra körüli volt. De ez a szélsőségtől is függ, a magasságtól, nem lehet pontosan kiszámítani, attól is függ, hogy a szél hátulról, vagy előlről ér.

– Az idén mennyit sikerült repülnie?

– Évente lerepülöm azt a 10-12 órát, ami kötelező. Az utóbbi évben ez még nem sikerült, mert volt egy autóbalesetem, sokáig kórházban voltam, de már rá két hónapra betuszkoltak a gépbe és elindultunk, repültünk. Azóta már repültem tavaly októberben, novemberben, illetve az idén márciusban, áprilisban, májusban is. A nyár kimaradt, mert itt is van vakáció. Az idénre még november végéig le kéne repülnöm a hat és fél órát, de összejön, mert most szeptember végén jön az oktatóm, hoz egy gépet. Egy-két napig itt van és akkor megyünk délelőtt is és délután is egy-egy órát, meg másnap is. Persze az lenne az ideális, ha havon-

róba kerül. Vagyis ennyi volt öt évvel ezelőtt. Este, amikor felkapcsolják a villanyokat, a duplája. De van egy ilyen eljárás, hogy touch and go, vagyis érintsd és menj. Ezt vizsgán is meg kellett csinálni, hogy ahogy elértük a pályát, nem szabad végiggurulni rajta, csak mintha leszállnál, érinted és tíz-húsz méter után emelkedsz is fel. Így el lehet menni. Vagy megkérjük a toronyt, engedje meg, menjünk el a pálya fölött, mert nem szabad átlósan vagy merőlegesen áthaladni a pályán. Engedélyt kell kérni, hogy ne-hogy más gép akkor szálljon le vagy emelkedjen. De van füves pálya, a régi repülőtér. Onnan szállunk fel, ott vannak a hangárok, oda teszik be a gépeket, amelyek itt parkolnak télire.

– Külföldön vezetett már repülőgépet?

– Az engedélyem csak Romániára és Magyarországra szól. Ahhoz, hogy Európa más országai fölött is repülhessek, le kell tenni az angol nyelv-vizsgát. Nem olyan nehéz, mert a szakkifejezéseket kell megtanulni és használni, 30-40 szót. Viszont ahány ország, annyiféleképpen ejtik az angolt és ahogy egy barátom mesélte, amikor hozott haza egy gépet Portugáliából Franciaország felett egy irányítótoronnyal kommunikálva, többször is visszakérdezett, mert nehezen értette, mit mondanak.



Négyszemélyes kisrepülőgép Marosvásárhely régi röptérén