



Benedek István

# Repülőmodellezés Kolozsváron



Benedek István

# **Repülőmodellezés Kolozsváron**

Az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadása  
Kolozsvár, 1996

**A könyv megjelenését  
az Apáczai Csere János Baráti Társaság  
Kaiser Róbert (Németország)  
Balog Ádám (Németország)  
Szamosi László (Magyarország)  
támogatta**

**Az ábrákat rajzolta  
Turánicz Péter  
és Benedek István**

**A felvételeket készítette  
Szabó Tamás  
Fotofilm Kolozsvár  
Craioveanu George  
Tonceanu Viorel  
Arghir George  
Nicodin Gheorghe  
Benedek István**

**ISBN 973-96946-9-1  
Felelős kiadó: Sipos Gábor**



**Készült a Református Egyház  
Misztótfalusi Kis Miklós  
Sajtóközpontjának nyomdájában  
Felelős vezető: Tonk István  
A szöveget gondozta: Hatházy Ferenc  
Műszaki szerkesztő: Bálint Lajos  
Szedés és tördelés: Kőváry Éva**

# Tartalom

## Előszó (Dr. Újvári József)

### I. fejezet (1870–1939)

|                                                                                                     |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>A repülés és repülőmodellezés kolozsvári úttörői .....</b>                                       | <b>5</b> |
| I.1. Martin Lajos tudós professzor megvalósításai .....                                             | 5        |
| I.2. A repülést kedvelő kolozsvári fiatalok jeles tevékenysége.<br>Az első kolozsvári aerokör ..... | 6        |
| I.3. Ismerkedem a repülőmodellezéssel .....                                                         | 7        |
| I.4. A repülőmodellezés nemzetközi elismerése .....                                                 | 8        |

### II. fejezet (1940–1944)

|                                                                   |          |
|-------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>A szervezett repülőmodellező tevékenység megindulása .....</b> | <b>9</b> |
| II.1. Megalakulnak az iskolai aerokörök .....                     | 9        |
| II.2. Repülőmodellező lettem! .....                               | 10       |
| II.3. A zárttéri modellek kolozsvári premierje .....              | 11       |
| II.4. Első repülőmodellező teljesítményem emléke .....            | 11       |
| II.5. A teljesítményjelvények ösztönző ereje .....                | 12       |
| II.6. A szakirodalom helyzete .....                               | 12       |
| II.7. A versenyek beindulása .....                                | 13       |
| II.8. Tovább bővülő tevékenységünk új vezetés alatt .....         | 14       |
| II.9. A modern szárnyszelvények megjelenése .....                 | 16       |
| II.10. Az eseményekben és eredményekben gazdag 1944-es év .....   | 17       |

### III. fejezet (1945–1953)

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A második világháború utáni újrakezdés .....</b>       | <b>21</b> |
| III.1. Ébredés a dermedtségből .....                      | 21        |
| III.2. Újraindul a modellezés. ....                       | 21        |
| III.3. A háború utáni első nagy seregszemle .....         | 24        |
| III.4. A Megyei Sportrepülő Bizottság megalakítása .....  | 26        |
| III.5. Tudásunkat nem rejtjük véka alá .....              | 30        |
| III.6. Változás a vezetésben .....                        | 30        |
| III.7. Átveszem a kolozsvári modellezés irányítását ..... | 36        |
| III.8. Szakcikkeink a sajtóban .....                      | 37        |

### IV. fejezet (1954–1961)

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A haza védelmét támogató önkéntes szervezet (AVSAP) átveszi<br/>a repülősportok irányítását .....</b> | <b>40</b> |
| IV.1. Új szervezés, új vezetők .....                                                                     | 40        |

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| IV.2. Új szabályzat, új versenyek.....                                                                      | 43 |
| IV.3. Nyugati nemzetközi versenyen való szereplésünk továbbra is<br>nehezen megvalósítható álom marad ..... | 44 |
| IV.4. A jó modellmotorok és a szakirodalom hiánya .....                                                     | 47 |
| IV.5. Modellezők mennek, modellezők jönnek .....                                                            | 50 |
| IV.6. Újabb versenyek, bajnokságok .....                                                                    | 52 |
| IV.7. Hatásos intézkedések a versenyprogram bővítésére .....                                                | 55 |
| IV.8. A kiváló eredmények iránt érzéketlen központi vezetés .....                                           | 57 |
| IV.9. A felnövekvő generáció legjobbjai .....                                                               | 58 |
| IV.10. Kísérleteim repülőmodellező sportunk nemzetközi<br>megismertetésére.....                             | 60 |

## V. fejezet (1962–1982)

|                                                                                                    |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A repülőmodellezés az Országos Testnevelési és Sportbizottság<br/>felügyelete alatt .....</b>   | <b>61</b> |
| V.1. Kétségek és gondolatok.....                                                                   | 61        |
| V.2. A sóbányai zárttéri bajnokságok rendszeresítése .....                                         | 62        |
| V.3. 1963. április 27., a kolozsvári repülőmodellezés fekete vasárnapja.....                       | 63        |
| V.4. Kísérleteim repülőmodellező sportunk önálló vezetésének<br>megteremtéséért .....              | 64        |
| V.5. Újabb kilakoltatást követő műhelyfelszámolás .....                                            | 66        |
| V.6. Végre megalakul a Román Modellező Szövetség .....                                             | 66        |
| V.7. Két tehetséges fiatal pályakezdése és egy idősebb csapattársuk „csa-<br>tasorba” állása ..... | 67        |
| V.8. A rádióirányítású modellek startja.....                                                       | 68        |
| V.9. További jó eredmények .....                                                                   | 69        |
| V.10. A postaversenyek rövid élete .....                                                           | 72        |
| V.11. A kolozsvári repülőmodellezés újabb gyásza.....                                              | 72        |
| V.12. A Megyei Modellező Bizottság munkája .....                                                   | 73        |
| V.13. Nagy jelentőségű versenysorozatok .....                                                      | 73        |
| V.14. A harmadik nemzedékváltás .....                                                              | 76        |
| V.15. Sikeres belföldi és külföldi szereplések .....                                               | 80        |
| V.16. Kedvezőtlen változás a Román Modellező Szövetség<br>vezetésében .....                        | 81        |
| V.17. A repülősportok Balkán Bajnokságainak rövid élete .....                                      | 82        |
| V.18. A vezető sportszervek viszonyulása a modellezéshez.....                                      | 82        |
| V.19. Az utánpótlás nevelésében nagy szerepet játszó<br>kartonmodell-akció .....                   | 83        |
| V.20. A Tehnofrig-gárda a csúcson .....                                                            | 84        |

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| <b>Epilógus .....</b>  | <b>87</b> |
| <b>Irodalom .....</b>  | <b>88</b> |
| <b>Névmutató .....</b> | <b>89</b> |





# Előszó

Nagy szeretettel és tisztelettel vesszük kezünkbe Benedek István könyvét, amely a repülőmodellezésről, pontosabban a kolozsvári repülőmodellezés termékeny évtizedeiről szól, de gondolatmenetét át- meg átszővi az eltelt 5–6 évtized sokszor disszonánsnak tűnő hangulatvilága. Önéletrajzi írásnak is tekinthető az elbeszélés, amelynek számos eleme a pillanatnyi sportpolitika függvénye, és éppen ezek azok az elemek, amelyek sok érthetetlen eseményre adnak választ.

Mindenesetre ez a kissé szűk körű sportág feltétlenül tekintélyt nyer a szerző figyelemre méltó intelligenciájának tükrében. Modern sportág ez, a műszaki sportok csoportjában, ahol a technika csodái segítségével teljesítménynövelési és ügyességi versengés folyik.

Itt kell megállnunk egy pillanatra, és itt kell hangsúlyoznunk még egy olyan adottságot, amely általában a modellezést az évezredforduló egyik legfontosabb nevelő tevékenységévé teszi. A 40-es évek elején számunkra is újdonságot jelentettek ennek a felfogásnak, pedagógiai, didaktikai módszereknek adottságai, amelyek a legbonyolultabb és a legönállóbb gondolkodás fejlődését segítik elő már a zseme fiatal korban.

Nem egyébről van szó, mint arról, hogy a modellezés minden ágazatában a modellezni vágyó fiatal lehető legőszintébb kutatási-alkotói óhaját a tudományos módszertan törvényei szerint elégítse ki a modellezőkört vezető tanár vagy szakoktató. A megfelelő képzettséggel és pedagógiai érzékkel rendelkező oktató az alapos, lelkiismeretes munka segítségével elnyerhető teljesítménynövelésre serkenti a fiatal generáció tagjait. Ez kissé hasonlít a régi „gyakorlati órák” gondolatához, de mégsem az, mert az ún. műhelyóra gyakran unalmas és minden esetben kötelező volt, ellentétben a modellezéssel, amelyik teljesen önkéntes, választott foglalatosság.

Mit ad a modellezőkör, illetve -műhely a mai fiataloknak? A modern technika minden elérhető és a modellezéshez szükséges elemét, a jól felszerelt műhelyt, a műszaki kezdeményezés serkentését, az ötlet megvalósításának lehetőségeit, a teljesítménynövelés útjának tanulmányozását, a versengés számtalan lehetőségét és a sikerélmény teljes értékű megvalósításának örömet. A fiatal modellező érdekelt a kísérletezés, a tudományos információfelhasználás számos ágazatában, a legmodernebb technológiák alkalmazási lehetőségeinek megismerése terén. Végül, ha minden szép és jó és megfelelő, akkor a modell repül, esetleg nagyon jól repül, ha nem, akkor romcs lesz belőle, mert a modell alkotása közben valami hiba furakodott az elméleti számításokba vagy a kivitelezés igényes fázisaiba. Így van ez az egyetemi laborokban is, a kutatóintézetekben. Ugyanakkor a tudományos

gondolkodás ilyenyszerű, kísérletekkel megalapozott alakulása a jövőbeli kutatót bátorsággal, fegyelmezettséggel, körültekintéssel, megalapozott kíváncsisággal fegyverzi fel. Ennél többet szerintem az iskola, de még az egyetem sem adhat.

Ezek jutnak eszünkbe, amikor olvassuk Benedek István nagyszerű visszaemlékezését repülőmodellező pályafutásának különböző állomásairól, amely úgy tűnik, még a könyv megírása után sem ért véget. Még ma is tervez, tökéletesít, épít, alkot és ír a szerző, kiönti lelkének gazdag élményvilágát, és fiatalos lendülettel vesz részt az antik modellek seregszemléin, ahol még bőven akadnak egykori nemzetközi versenytársak.

Mindenesetre, visszatekintve az elmúlt évtizedekre, Benedek Istvánnak nem lehet oka az elégedetlenségre, hacsak a hivatalos elismerések szűkmarkúságát nem tartja igazságtalannak.

No de legyünk optimisták, és kívánjunk a szerzőnek jobb éveket, újabb alkotásokban gazdag élményeket!

Kolozsvár, 1995. január 21.

**Dr. Újvári József**  
egyetemi tanár

# I. fejezet (1870–1939)

## A repülés és repülőmodellezés kolozsvári úttörői

### I.1. Martin Lajos tudós professzor megvalósításai

A kolozsvári repülőmodellezés történetének vizsgálata alkalmával nem találtam olyan feljegyzést, ami egyértelműen bizonyította volna azt, hogy városunkban a régmúlt időkben valaki foglalkozott volna kisebb repülőszervezetek építésével. Azt a feltételezésemet ellenben hangsúlyoznom kell, ami Martin Lajos (1827–1897), a kolozsvári tudományegyetem nagy tudású felsőmatematika-professzorának a repüléssel kapcsolatos kísérleteihez fűződik, s ami szerint a kivételes alkotó- és képzelőerővel megáldott professzor találmányait, eredeti alkotásait a kezdeti fázisban valószínűleg modellkísérletek formájában tudta alapos vizsgálat alá helyezni.

Jóval az amerikai Wright testvérek által megvalósított dinamikus repülés előtt (1903), a világ első repülőmodellezőjeként számon tartott francia F. Pénaud 1872-ben folytatott modellkísérleteivel egy időben, Martin professzor Kolozsváron, 1870-ben ún. légisiklót, majd 1875-ben ornitoptert tervez.

A haladó tudományos eszméket boncolgató professzor és a jövő nagy problémáinak megoldásán fáradozó tudós az emberiséget már az ősidőktől foglalkoztató repülés titkainak kutatásában végzett munkája által vált ismertté az európai tudományos életben.

Eredeti ötleteinek elemzése közben Martin valószínűleg hamar meggyőződött arról, hogy emberi izomerővel, de különösen a felsőtesti izomzat által működtetett csapkodó szárnyakkal a repülést lehetetlen megvalósítani, s ezért a harmadik, de szakkörökben legtöbbször vitatott találmánya, a „lebegő kerék” működtetéséhez már a sokkal erősebb lábizomzatot vélte inkább felhasználhatónak. A rendkívül érdekes repülő szerkezet kipróbálását, mai szóval élve „berepülését”, 1896. augusztus 30-án a kolozsvári tudományegyetem udvarán végezték. A korabeli feljegyzések szerint a szerkezetet egy roppant erős fizikumú férfi, Bartha Gergely tűzoltóparancsnok hozta működésbe, és sikerült neki kb. 2 m magasba emelkednie vele. Ha ez a nagyon érdekes esemény nem legendaként vonult volna be a műszaki megvalósítások történetébe, akkor Martin professzort a helikopter atyjának kellene tekintenünk. A „lebegő kerékkel” folytatott kísérletének érvényességét, illetve hatékonyságát valószínűleg örök titok fogja fedni.

Martin professzor könyvet írt a repülésről, és igen értékes kutatómunkája kapcsán levelezést is folytatott a vitorlázórepülés atyjával, illetve megteremtőjével, a német Otto Lilienthallal. A repülés terén eredeti és máig is használatos találmánya (a csűrőfelületek alkalmazása) Martin professzort a repülés legnevesebb úttörői közé emelték.

## **I.2. A repülést kedvelő kolozsvári fiatalok jeles tevékenysége. Az első kolozsvári aerokör**

Az első világháború befejezése előtt, 1917-ben, a kolozsvári Bartha család Béla nevű, 8 éves fia a Monarchia légierejének egyik léghajós egységében szolgáló édesapjától egy Bécsben vásárolt építődobozt kapott ajándékba. A doboz egy félkész, kisméretű gumimotoros repülőmodell alkatrészeit tartalmazta. Azokban az években egy ilyen építődoboz különös újdonságként hatott, hiszen hasonló félkész modellek forgalmazására Kolozsváron csak 23 évvel később, 1940-től kezdődően kerülhetett sor.

A kis Béla a dobozban található részletrajzok áttanulmányozása után megépítette a kis modellt, és azt a maga és csodálói örömeire városunk Főtéren szárnyára is bocsátotta. Minden kétséget kizáróan ez volt az első levegőbe emelkedő kolozsvári, igazi repülőmodell. Építője, Bartha Béla, az 1994 tavaszán 85 éves korában elhunyt legendás hírű erdélyi vitorlázórepülő és -oktató, ekkor, 8 éves elemista korában, a kolozsvári Főtéren szerezte további életének alakulását meghatározó nagy élményét: a saját kezűleg összeszerelt kis repülőmodellt szárnyára tudta bocsátani!

Majdnem két évtized elmúltával, 1935-ben, a Kolozsvári Unitárius Kollégiumban, Lőrinczy Zoltán testnevelő tanár kezdeményezésének eredményeképpen, megalakult a Cserkészrepülők Köre. Hathatós népszerűsítő tevékenység segítségével a kör tagsága gyorsan szaporodott, és a beiratkozott tagok sorában, a Kollégium diákjain kívül, más foglalkozási területekről érkező fiatalok nevével is lehetett találkozni.

A Kör műszaki vezetője Hye György gépészmérnök volt, aki már kellő tájékozottsággal rendelkezett a repülőmodellezés és repülés terén. A Cserkészrepülők Köre tulajdonképpen repülőmodellező tevékenységgel indult. A tagok, akik közül Bartha Béla, Tarcsafalvy Gyula, Gyergyai Árpád, Gyergyai Ferenc, id. Gyurka Béla, Szöcs Ferenc, Ilyés Sándor és Xántus János nevét említem, gyors ütemben és nagy odaadással építették a szebbnél szebb modelleket.

A kör eredményes és látványos működését egy jól sikerült repülőmodell-kiállítás tárta az érdeklődők elé. Még a kiállítás megnyitása előtt, a tagok lelkesedéssel fogadták és szavazták meg azt a javaslatot, amely egy valódi vitorlázó repülőgép építését irányozta elő.

A modellek építése közben szerzett hasznos tapasztalatok és a Kör vezetésében megnyilvánuló szakértelem elég biztosítéknak ígérkezett a terv sikeres kivitelezéséhez. A legégetőbb probléma, az anyagiak előteremtése viszont nagy fejtörést okozott a Kör vezetőinek. Ez az akadály csak részben volt eltávolítható a kiállításon bemutatott repülőmodellek eladásából származó sze-

rény bevételből. A fiatalos lendület, lelkesedés és célratörő igyekezet nem ismert lehetetlent, és a tagok egyéni hozzájárulással és adományok kieszközlésével össze tudták gyűjteni azt az indulótőkét, aminek segítségével a szükséges anyagokat (jó minőségű fenyőléc, réteges lemez, ragasztóanyag stb.) meg lehetett vásárolni.

Időközben Hye György Németországba utazott, és ott beszerezte a „Hol's des Teufel” elnevezésű gyakorló vitorlázógép teljes műhelyrajzát az összes műszaki utasításokkal együtt. A tagság 1936. február 2-án az Unitárius Kollégium legfelső emeletén lévő repülőmodellező műhelyben nekifogott a gép építésének. A műszaki felügyeletet Hye György gyakorolta.

A tizenhárom lelkes fiatalember, a gép építői, 3500 munkaóra alatt, 1937 decemberére készítették el Kolozsvár első vitorlázó repülőgépét. Az Unitárius Kollégium Berde Mózes Cserkészcsapatának repülőmodellezői jobban és eredményesebben nem is vizsgálhattak volna, mint avval, hogy 1938. január 23-án a maguk alkotta vitorlázógépet startra állíthatták a Szászfenes melletti Gorbó hegy tetején. Ezek a derék fiatalok a kolozsvári vitorlázórepülés megindítóinak a szerepében vonulnak be városunk sporttörténetébe.

Példájuk álljon bizonyítéku azoknak, akik vajmi keveset ismerik a repülőmodellezők alkotóképességét, minden műszaki problémát megoldani tudó találékonyságát és a repülés iránti határtalan szeretetüket.

### **I.3. Ismerkedem a repülőmodellezéssel**

A harmincas évek közepén olyan ismeretek birtokába jutottam, amelyek további, iskolán kívüli tevékenységem kialakulásában döntő fontossággal bírtak. Az Unitárius Kollégiumban működő repülőmodellezők munkájáról nem volt tudomásom, de családi kapcsolataink révén, a nyári szünidőben, a Budapestről Kolozsvárra látogató unokabátyám, Benedek György jóvoltából ismeretséget kötöttem a repülőmodellezéssel.

Unokabátyám, a budapesti Mátyás Gimnázium tanulója, már azokban az években bekapcsolódott a gyorsan fejlődő magyarországi repülőmodellezés munkájába. Emlékezetem szerint 1935-ben egy egyszerű, bottörzsű gumimotoros modellt hozott magával Kolozsvárra, s akkor volt alkalmam először repülőmodellt közelről látni. A következő évben már egy nagyobb méretű, trapézsárnyú gumimotoros modellt vett elő útiholmijai közül, aminek az oldalkormányára, a vízszintes csillapítósíkjára és a szárnyvégekre ragasztott, rajzlapból kivágott kormányfelületek különböző állításából tudomást szereztem a repülőmodell, illetve a repülőgép kormány szerveinek működéséről.

Miután a Református Kollégium gimnáziumának tanulója lettem, zsenge repülőmodellező ismereteim birtokában nagy kíváncsisággal és csodálattal szemléltem azt a repülőmodellt, ami a Sebess József kollégiumi testnevelő

tanárunk „birodalmát” képező műhely, illetve tornatermi tanári szoba falára volt felaggatva. A tornaórák alatt a szoba ajtaja nyitva állott, és én, amikor csak lehetett, kíváncsi pillantásokat vettem a lapos törzsű, kb. 1 m fesztávolságú vitorlázómodellre. A mai napig sem tudom, hogy a szóban forgó modellt annak idején ki építette, és feltételezéseimbe csupán két név férhet be: a Sebess Jóska bácsié, de inkább a Tulogdi János természetrajztanárunké, a repülés nagy barátjáé, aki tudomásom szerint fiatalabb tanár korábban repülőmodelleket is épített.

Egy másik, későbbi repülőmodellező tevékenységemet elindító élményem szintén a Református Kollégiumban töltött ifjú éveimhez kapcsolódik. Az 1939-es esztendő tavaszán, egy szép, verőfényes nap délelőttjén, a nagyszünetben, a nagyudvar egyik sarkában Lakatos Géza IV. osztályos iskolatársam egy kecses, kisméretű siklómodellt „repített”. Ez a mások számára teljesen közömbösnek tűnhető esemény bennem kitörölhetetlen nyomot hagyott, és valahányszor a repülőmodellezésben megtett hosszú utam különböző állomásainak eseményeit kellett „felleltároznom”, ez az apró epizód mindig megjelent emlékezőm képernyőjén.

## **I.4. A repülőmodellezés nemzetközi elismerése**

A repülőmodellezés fejlődésére döntő hatást gyakorolt az a tény, hogy a Nemzetközi Repülőszövetség (FAI) 1936-ban létrehozta Modellezési Bizottságát (ekkor csak repülőmodellezés létezett), elismerve ezzel ennek a repülői szakterületnek is a kiemelkedő fontosságát. A bizottság (CIAM) kidolgozta a modellek szabályzatát, és összeállította a repülőmodellező világrekordok jegyzékét. A CIAM első hivatalos versenyszabályzata eltörölte a versenyeken addig érvényben lévő időtartam–távolság értékelést, és ettől kezdve csak az elért időtartamot vagy külön számként a motoros modellek sebességét értékelték. Az elért távolságot vagy magasságot csak a rekordok listáján tartották nyilván. A modellek indítására vonatkozólag is meghatározásokat tettek, amelyek szerint a motoros modelleknél a kézi, a földi és vízi indítás egyaránt engedélyezett, míg a vitorlázómodelleket kézből vagy 5 méteres guminyalábbal kellett indítani.

A későbbiekben majd rámutatok arra, hogy a robbanásszerű fejlődés következtében ezek a kezdeti szabályozások az évek múltával milyen lényegbevágó módosításoknak lettek kitéve.

## **II. fejezet (1940–1944)**

### **A szervezett repülőmodellező tevékenység megindulása**

#### **II.1. Megalakulnak az iskolai aerokörök**

A második bécsi döntés után az anyaországhoz visszacsatolt Észak-Erdély politikai, gazdasági, kulturális és közművelődési élete élénk pezsgésnek indult. A Magyar Aero Szövetség (MAESZ) még 1940 őszén elküldte követeit Erdélybe, hogy felmérést készítsenek a modellezés és a vitorlázórepülés iránt érdeklődő ifjúság helyzetéről és jövőt illető vágyairól. Küldöttei Kolozsváron az 1935-ben megalakított Cserkészrepülők Körének tagjaival vették fel a kapcsolatot. Megállapításuk egyértelmű volt: az óriási lelkesedéstől fűtött kolozsvári repülni vágyó ifjúság sürgős segítséget igényel vágyai teljesítéséhez.

A Magyar Aero Szövetség bölcs döntéseinek értelmében megindult a szervező és ellátó munka, aminek keretében Kolozsváron, a dezmeri hegy tövében meg lehetett kezdeni számos ifjú jelentkező kiképzését a vitorlázórepülés abécéjéből. A körütekintő segítségnyújtás a repülőmodellezés szervezett beindítását is előtérbe helyezte, és a Közoktatásügyi Minisztérium hivatalos szerveivel történt egyeztetés eredményeképpen szabad utat engedélyeztek az iskolai aerokörök szervezésére. Azokban az években Magyarországon az iskolai aerokörök repülőmodellező tevékenysége volt a legjelentősebb, s ezek közül is magasán kiemelkedett a budapesti Mátyás Gimnázium Cavalloni Ferenc Modellező Köre, amelynek modellezői már az ország legjobbjai voltak.

A megalakítandó iskolai aerokörök anyaggal és megfelelő képzettséggel rendelkező oktatókkal való ellátása nehéz feladatok elé állította a MAESZ modellezőosztályának vezetőit. Budapesten beindították a visszacsatolt területekről érkező középiskolai tanárok modellező oktatói kiképzését, s a tanfolyamokról hazaérkező tanárokat az általuk megalakításra váró körök anyagszükségletével is ellátták.

A kolozsvári repülőmodellezés fejlődésére döntő fontosságú hatással szolgált a Református Kollégium ifjúsági aerokörének megalakítása. A Kollégium vezetősége 1941. december 18-án a kör tanárelnöki tisztségét a legilletékesebb személyre, dr. Tulogdi János természetrajztanárra bízta. A repülés elkötelezett híveként jól ismert tudós tanár már annak idején, 1935-ben, az Unitárius Kollégium cserkészrepülőinek elméleti oktatásából is kivette részét. A kör tevékenységében az induláskor 37 kollégiumi diák vett részt. Ifjúsági elnöknek Nagy Pált (VII. oszt.), titkárnak Znojemszky Gyulát (VIII.

oszt.), pénztárosnak Beke Herman Ernőt (VIII. oszt.), könyvtárosnak pedig Kányádi Zoltán (VII. oszt.) diáktársunkat választottuk meg.

Ebben az időben, a város három középfokú oktatási intézményében, a Piarista Főgimnáziumban, az Állami Gyakorló Gimnáziumban és az Állami Kereskedelmi Középiskolában alakítottak még ifjúsági aerokört. Az Unitárius Kollégiumban működő legrégibb iskolai aerokör, az egykori Cserkészrepülők Körének tevékenysége 1940 után meglehetősen elszűrkült, pedig tagjai között igen tehetséges fiatalok is voltak, mint pl. Szathmáry Róbert és Nagy Pál.

## **II.2. Repülőmodellező lettem!**

1941 tavasza számomra fontos határkö, ugyanis ekkor építettem meg életem első repülőmodelljét. A kereskedelemben megjelent Aeromechanika sorozatban található EV-102 típusjelzésű, lapos törzsű félkész vitorlázómodell építődobozát vásároltam meg. A modell elkészült, de beállítását – szaknyelven szólva: „bepépítését” – akkori hiányos modellezőtudásom miatt nem sikerült megoldanom. A kezdeti sikertelenség (a kezdő modellezők kedvét szegő eredménytelenség) nem bátortalanított el, és a repülés iránti érdeklődésem arra ösztönzött, hogy a repüléssel és a repülőmodellezéssel kapcsolatos minden kezembe akadó könyvet, írást, ismertetést elolvassak. Így sikerült aztán ismeretseget kötnöm a légerőtan elemi téziseivel, a szerkezetannal, az építési technológiák különböző formáival és a meteorológia repülést érintő jelenségeivel.

1941 nyara repülőmodellező pályafutásom valódi indulását jelentette. Unokabátyám, Benedek György, aki akkor mint a Budapesti Műegyetem Gépészeti Karának hallgatója és a Cavalloni Aerokör tagja már a magyar modellezés élvonalában munkálkodott, nyári vakációját újra Kolozsváron, családjuk körében töltötte. Útibőröndjéből egy zárt törzsű vitorlázómodell félkész alkatrészeit csomagolta ki, amit aztán a Magyar utcai házuk udvarán lévő fészerben állított össze. Minden mozdulatára figyelemmel voltam, és mondanom sem kell, hogy a kis, 1120 mm fesztávú vitorlázómodell építése közben számtalan hasznos ismeretre tettem szert. Ezzel párhuzamosan egy általa tervezett kisméretű, egyszerű siklómodellt már én építettem meg, amit az udvarunkon többször siklattunk.

A kis zárt törzsű vitorlázómodell bepépítésére a dezmeri dombon került sor, s a modell ezért kapta a Dezmer nevet. A modell síkvidéki, s ahogy annak idején neveztük, magas startos indítását a város keleti szélén fekvő Bivalyréten végeztük. Akkor még nem tudtuk, hogy egy olyan ideális repítőhelyet fedeztünk fel a kolozsvári modellezés számára, ami a század elején rangos repülőbemutató színhelye volt. Ezzel kapcsolatban idézem a Szabadság című napilap 1992. november 3-i számában *Volt egyszer egy rét* című írásom utolsó előtti bekezdését: „A Bivalyrért »légterében« keringő mo-



dellek építői akkor nem tudták, hogy a terület már a század első évtizedében szennzációszámba menő repülőverseny színhelye volt. A repülés hőskorába illeszkedő 1910-es év június hónapjának 26-ik napján, André Frey francia aviatikus, párizsi mérnök, Sommer típusú biplánjával nagy érdeklődéssel kísért repülőbemutatót tartott az összegyűlt sokezres nézőseregnek. A francia pilóta még arra is vállalkozott, hogy egy helybeli aviatikus, Vass Emil tanár által épített Blériot rendszerű gépet kipróbálja.”

### **II.3. A zárttéri modellek kolozsvári premierje**

1942 márciusában a kolozsvári iskolai aerokörök repülőmodellezői nagy érdeklődéssel fogadták a budapesti Állami Mátyás Gimnázium Cavalloni Ferenc Modellező Körének háromtagú küldöttségét, amelyik az akkor még nagy újdonságnak számító zárttéri modellek bemutatását tűzte ki célul. A modellező küldöttség három tagja, Réder György, Dékány Zsigmond és Somhegyi Kristóf, az Unitárius Kollégium dísztermében, a nagy számban összegyűlt modellezők társaságában bemutatták a mikrofilmmel borított, leheletkönnyű modellek repülését. A bemutató nagy értéke abban nyilvánult meg, hogy egy teljesen ismeretlen modellkategória titkait tárta az érdeklődők elé.

### **II.4. Első repülőmodellező teljesítményem emléke**

1942 tavaszán a Dezmér vitorlázómodell tervrajza és kellő mennyiségű anyag birtokában sikerült megépítenem ezt a kis modellt, aminek 1941-es kolozsvári „születésénél” én is jelen voltam. A modell elkészült, és úgy, ahogy unokabátyámtól tanultam, a vízszintes vezérsík jobb felső felére a következő szöveget írtam: „Kérem a becsületes megtalálót, hogy a modellt építésben őrizze és engem levélben vagy levelezőlapon értesítsen a gép hollétééről.” Név és cím. Ennek a kis felhívásnak a szükségességéről, illetve fontosságáról repülőmodellező pályafutásom alatt számtalan esetben volt alkalmam meggyőződni, mert az ún. elsőkött modellek visszaszerzésében ez a felhívás az esetek döntő százalékában eredményesnek bizonyult.

Dezmér modellem kiváló repülése nagyon megörvendeztetett. A nagyvakáció ideje alatt modellemmel számtalan esetben jártam a Szénafüvek lejtőjét vagy látogattam a Bivalyrét platóját, miközben értékes repítési gyakorlatra tettem szert. Egy szép nyári délelőttön, a Szénafüvek melletti Szent György-hegy felső részén húzódó út mentén, unokabátyám segédletével, ún. magas startos indítás után a modell emelő áramlatba (termik) került, és 13 perces állandó emelkedés után eltűnt a szemünk elől. Az akkor uralkodó gyenge északnyugati szél a modellt valószínűleg a feleki hegy oldalában húzódó akkori határon túlra, román területre sodorta. Az előbb ismertetett felhívás így aztán már nem segíthetett a modell visszaszerzésében.

Ez a 10 perc feletti időtartam jelentette az első említésre méltó kolozsvári modellezőteljesítményt, amit később számos hasonló és még jobb eredmény is követett.

## **II.5. A teljesítményjelvények ösztönző ereje**

A MAESZ által rendszeresített modellezői teljesítményjelvények bevezetése óriási lendületet tudott biztosítani a modellező tevékenységeknek. Rendszerek lettek az ún. jelvénytípusok versenyek, illetve jelvénytípusnapok, amelyek keretében egy-egy kör népes mezőnnyel vonult ki a hegyek lejtőire vagy a legközelebbi sík terepre, ahol nemes vetélkedés közepette igyekezett minden fiatal megszerezni a jelvények valamelyikét. Igen bölcs és mozgósító erejű intézkedés volt ez az akció, hiszen azokban az években a repülőmodellezéssel foglalkozó ifjút megkülönböztetett figyelem és tisztelet övezte akkor, ha kabátjának hajtókáján három stilizált repülőmodellt megjelenítő, kis téglalap alakú teljesítményjelvény díszlett. Valóban büszkén viseltük ezeket a jelvényeket, mert a különböző fokozatok rangsorolni tudták a modellezőket, s ezért mindenki a legmagasabb fokozat elnyeréséért harcolt.

Az arany I–II–III. fokú teljesítményjelvényeket a FAI-, illetve CIAM-szabályzatnak megfelelően épített modellekkel lehetett megszerezni, míg az ezüst I–II–III. fokú jelvényeket a szabad kategóriába besorolt modellekkel. Később, az eredmények ugrásszerű növekedése után, a bronz-, ezüst- és aranykoszorús teljesítményjelvények megszerzéséért folyt a nagy versengés. Ezek elnyerése már csak kiugró, nagy eredmények elérőinek volt lehetséges, ugyanis a koszorús jelvények igénylőinek 2–3 kategóriában kellett jelentős időtartami és távolsági eredményt igazolniuk.

## **II.6. A szakirodalom helyzete**

A 40-es évek elején az ugrásszerű fejlődésnek indult magyar repülőmodellezés nem rendelkezett számottevő magyar nyelvű szakkönyvekkel. Nagy segítséget jelentett volna számunkra az, ha az ismert, nagy tekintélyű német professzor, Schmitz *A repülőmodellek aerodinamikája* című értékes könyvének magyar fordítása megjelenik. Könyvében a német professzor teljesen új megvilágításban tárta az érdeklődők elé a repülőmodellek aerodinamikáját, és tézisei ma is helytállóak.

A szakirodalom hiányát eredményesen tudta pótolni az 1941 decemberében újtárra bocsátott, havonként megjelenő modellezőszaklap, az Ifjú Repülő. A lap hasábjain a közérdekű tájékoztatások mellett (aerokörök munkája, eredménylisták, szervezési kérdések stb.) az elméleti oktatással kapcsolatos cikkek is helyet kaptak. Kitekintésünket a világba a külföldi szaklapokból átvett hírek biztosították.

## II.7. A versenyek beindulása

A Kolozsváron működő iskolai aerokörök modellezőinek csak hosszú idő után adatott meg a lehetőség arra, hogy versengés keretében mérjék össze tudásukat más körök, más városok versenyzőivel. Ez a mindnyájunk által annyira áhított nap 1943. június 21-én köszöntött be, amikor a kolozsvári körzeti központhoz tartozó észak-erdélyi középiskolai aerokörök versenyzői számára a szamosfalvi repülőtéren megrendezték az első körzeti modellversenyt. Ezt az emlékezetes versenyt túlzás nélkül nevezhetjük korszaknyitó rendezvénynek, mert Kolozsvár és a többi város legjobb modellezői ekkor kezdhették meg szereplésüket az országos jellegű modellversenyeken.

A résztvevők között, a kolozsvári versenyzőkön kívül, Szatmárnémeti, Nagybánya, Marosvásárhely, Székelykeresztúr és Gyergyószentmiklós legjobbjai várták a verseny megnyitását. A kolozsvári iskolai aeroköröket a Református Kollégium, az Unitárius Kollégium és a Piarista Főgimnázium modellezői képviselték. A Magyar Aeroszövetséget Hanka Lajos képviselte.

Már a versenyt megelőző ún. műszaki vizsga alkalmával megcsodáltuk a Szatmárnémeti Állami Felső Ipariskola modellezőinek remek gépparkját, amelyben egypár kiválóan megépített Jaguár vitorlázómodell is szerepelt. A kolozsvári csapat legtöbb modelljét a Református Kollégium versenyzői nevezték be, s ezek között inkább az Ifjú Repülő modellezőszaklap által közölt rajzok után készült gépek voltak túlsúlyban.

A három hivatalos indítás lebonyolítása közben meggyőződhattünk arról, hogy a szatmáriak uralják a mezőnyt. A mostoha időjárás dacára, kiválóan beállított modelljeik a legnagyobb időtartamokat repülték.

Az eredmények összegezése után senkit sem ért meglepetésként az, hogy a szatmáriak Ilyés Gyula (3 perc 38 mp) és Bányai Ferenc (3 perc 24 mp) révén az egyéni verseny első két helyét szerezték meg, győzelemre segítve ezzel azt a derék szatmári gárdát, amelyik valóban a legtöbbet tudta nyújtani ezen a versenyen. Az egyéni versenyben elért 2 perc 48 mp-es eredményemmel a harmadik helyen végeztem, Újváry József csapattársam pedig 1 perc 32 mp-es idejével a hetedik helyet szerezte meg.

Repülőmodellező sporttörténeti szempontból érdemesnek tartom megemlíteni azt, hogy ez volt modellező pályafutásom első versenye, ahol a marosvásárhelyi modellezés későbbi három kiválóságával, Hints Ottóval, Bedő Sándorral és Botos Istvánnal mérhettem össze tudásomat.

Az első kolozsvári körzeti modellverseny tanulságainak birtokában, meggyarapodott modellező tudásunkat eredményesen próbáltuk kamatoztatni. Egymás után építettük a különböző vitorlázómodelleket, és 1943 nyarán megépítettem első gumimotoros modelletem, a CF-11 lajstromjelű *Sirályt*.

A vakáció heteit modellezéssel és gyakori repítésekkel töltöttük. Kedvező idő esetén a Bivalyrét, a Szénafüvek, ritkább esetben a dezmeri vitorlázóiskola légtere szolgált működési területünk gyanánt. A számtalan repítés mindmegannyi értékes tanulság elsajátításához nyújtott segítséget. Példánkat a többi iskolai aerokör tagsága nem követte. A Piarista Főgimnázium

aerokörének tanárelnöke, Heinrich László, és ifjúsági elnöke, Angeli Lajos inkább az elméleti képzést részesítette előnyben, pedig tudott dolog volt az, hogy a modellezésben az elméleti és gyakorlati munka tökéletes ötvöződése vezethet csak el nagy eredmények eléréséhez.

Országos versenyen történő szerepléseink nyitányát az 1943. szeptember 12–13-án, a budapesti ferihegyi repülőtéren rendezett bajnokságon való részvétel jelentette. Az öttagú kolozsvári csapatnak rajtam kívül tagja volt még Újvári József és Kún László a Református Kollégium aeroköréből, valamint Szamosi László, a Piarista Főgimnázium modellezője, és Polacsek Géza az Unitárius Kollégiumból. A lelkiismeretes otthoni felkészülés meghozta a várt eredményeket, és a kolozsvári modellezők első fővárosi bemutatkozása sikerrel zárult. Elég talán, ha megemlítem azt, hogy a vitorlázó és motoros kategóriák versenyében ismert, jó nevű budapesti versenyzőket (Poich Loránd, Fekete Antal, Somhegyi Kristóf) sikerült „legyőznünk”. Kolozsvár számára, illetve a Református Kollégium aerokörének, az iskolások gumimotoros versenyében 2 perc 53 mp-es idővel sikerült első országos győzelmet megszereznem.

Az országos versenyen szerzett tapasztalatainkról és az elért eredményekről annak idején az Ifjú Erdély című lap 1943. októberi számában *Erdélyi modellezők az országos versenyen* című írásomban számoltam be.

A mozgalmas és a kolozsvári modellezés számára igen eredményes 1943-as év még egy országos rendezvényen való részvétel lehetőségét kínálta számunkra: a december 12-én megrendezett zárttéri bajnokság versenyeit. A budapesti modellezők előző évi látogatása után már rendelkezünk azokkal a szükséges ismeretekkel, amelyek birtokában megépíthettük első zárttéri modelljeinket. A budapesti Nemzeti Sportcsarnokban megrendezett verseny számunkra csak azért volt hasznos, mert megízlelhattuk a zárttéri versenyek sajátos hangulatát és betekintheztünk ezen új kategória titkaiba.

Ennek a zárttéri bajnokságnak a benyomásairól, eseményeiről és tanulságairól szintén az Ifjú Erdély 1944. januári számában *Apró gépek – nagy eredmények* című cikkemben számoltam be.

## II.8. Tovább bővülő tevékenységünk új vezetés alatt

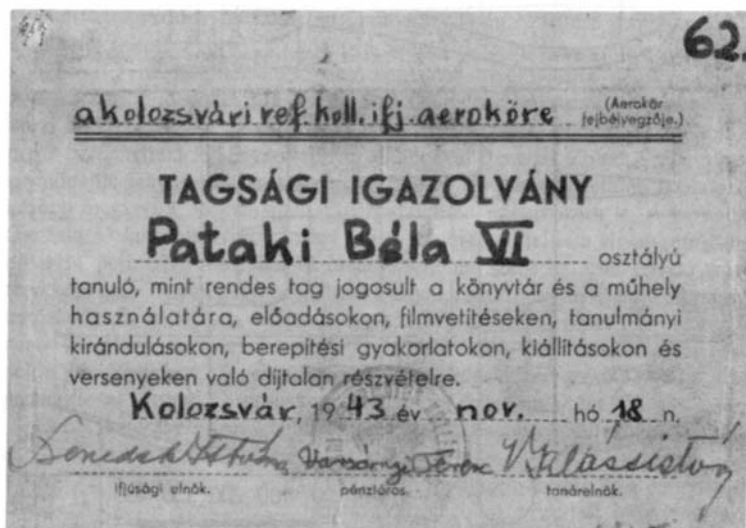
Időközben más irányú tudományos elfoglaltsága miatt a Református Kollégium ifjúsági aerokörének éléről távozó dr. Tulogdi János tanár urat Balázs István matematika–fizika szakos tanár váltotta fel. Balázs tanár úr a nyári szünidőben (1943) Budapesten a MAESZ által szervezett modellező-oktatói tanfolyamot végezte el. A tanfolyamról való hazatérését nagy örömmel üdvözlöttük, ugyanis két német gyártmányú *Kratmo-10*, gyertyás modellmotort hozott körünknek.

Az 5-ös számú kolozsvári Körzeti Modellező Központ vezetéséből is távozó Tulogdi tanár úr helyét itt is Balázs István tanár úr vette át. A Budapesten rendezett tanfolyamról való hazatérte után, 1943 augusztusában megalakította az Ifjúsági Aerokör elnevezésű csoportosulást, amelynek mű-

helye a Petőfi utca 13. szám alatt az emeleten volt. Működő tagjai a város iskolai aeroköreinek legszorgalmasabb modellezőiből tevődtek össze.

Ebben a Petőfi utcai műhelyben Balázs tanár úr, a központtól kapott utasítások értelmében, az erdélyi középiskolások egyes tanárainak részvételével kéthetes repülőmodellező-oktatói tanfolyamot rendezett. A kiképzést nyert tanérok saját iskoláikban voltak hivatva aerokört szervezni és ezek keretében elindítani a modellező tevékenységet. A tanfolyam résztvevői között Török Sándor, a kolozsvári Tanárképző Intézet, Jánky János, a kolozsvári Piarista Főgimnázium, Tóth Sándor, a Marosvásárhelyi Ref. Kollégium, Kelemen Imre, a Sepsiszentgyörgyi Ref. Kollégium, dr. Tömöry Ödön, a Székelyudvarhelyi Ref. Kollégium és Tanítóképző, Dancs Pál, a Sepsiszentgyörgyi Ref. Tanítóképző és Polgári Fiúiskola, valamint Simon László, a Székelykeresztúri Állami Tanítóképző tanárainak nevével találkozunk.

1943 augusztusában alkalmam nyílt Budapesten a Felvinci úti Országos Központi Levente Modellező Műhelyben rendezett 10 napos oktatói és időmérő-biztosi tanfolyamot elvégezni. A tanfolyam gyakorlati része számomra nem jelentett újdonságot, de az elméleti oktatás keretében elhangzott előadások mindig tartogattak hasznos tudnivalókat. A 10 zsúfolt nap elteltével, a sikeres vizsga után modellezőoktatói és időmérő-biztosi fényképes igazolvánnyal ruháztak fel. Az időmérő-biztosi képesítés birtokában jogomban állott minden általam igazolt modellezőt eljuttatni hitelesítenem, és

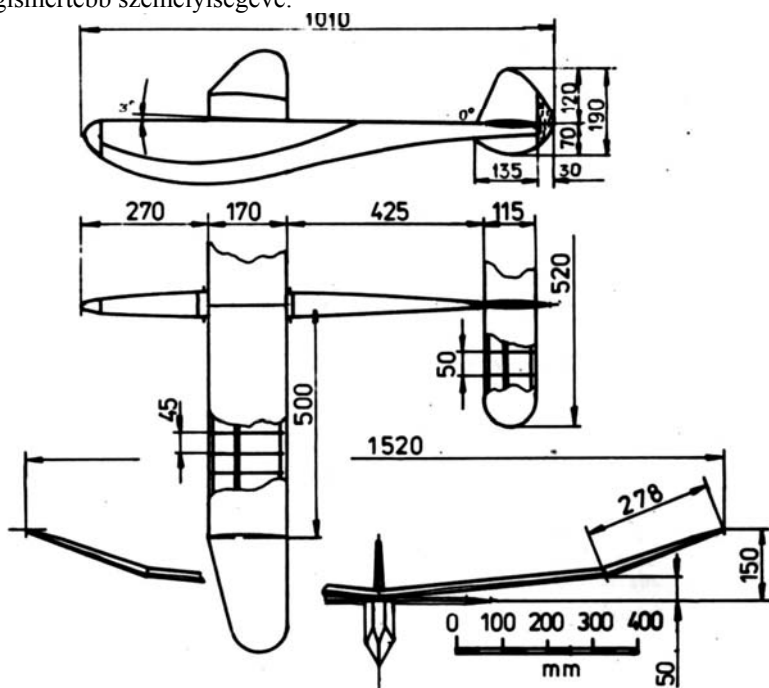


Az aeroköri tagsági státus bizonyítására a Tagsági Igazolvány szolgált. A képen Pataki Béla VI. oszt. tanuló 1943-ban kiállított egykori igazolványa látható.

ezenkívül a különböző versenyek lebonyolításában is közreműködhettem.

## II.9. A modern szárnyszelvények megjelenése

Az 1943-as év versenyein szerepelt modellek nagy százaléka már a kor követelményeinek megfelelő vékony, azokban az időkben madárprofilnak is nevezett szárnyszelvényekkel rendelkeztek. Az ilyen és hasonló szárnyprofilal épített modellek esetében lényeges teljesítményjavulás volt észlelhető, ugyanis a megfelelő Reynolds-számú profil alkalmazása lassúbb repülést és kisebb merülősebességet eredményezett, ami a teljesítménynövelés első számú feltétele. A vékony, illetve modern modellező-szárnyszelvények kiemelkedő érdemekkel rendelkező magyar kutatója és tervezője Benedek György volt, aki ezen a téren vált igazán a repülőmodellezés egyik nemzetközileg is legismertebb személyiségévé.



1. ábra. Az 1943-ban tervezett Szajkó vitorlázómodell (Benedek I.)

Az előbb említett szempontok szem előtt tartásával 1943–44 telén megterveztem *Szajkó* nevű vitorlázómodelletem (1. sz. ábra). A szárnyba az

újdonságnak számító b–6356–b profilt irányoztam elő, aminek következtében a szárny csavarodásmentes kivitelezése elég nagy próbára tette az építőt. A *Szajkó* első példányát unokaöcsém, Benedek Zoltán építette meg, és a modellt 1944 kora tavaszán a kollégium nagyudvarán siklattuk meg először. Hosszan tartó, lassú, tökéletes siklás után ért földet a modell, s én már akkor sejtettem, hogy a *Szajkó* még másoknak is sok örömet fog szerezni.

## II.10. Az eseményekben és eredményekben gazdag 1944-es év

Az 1943–44-es iskolai év kezdetén a Református Kollégium ifjúsági aeroköre új vezetőséget választott. A kör tanár-elnöki tisztségében továbbra is Balázs István maradt. Az ifjúsági elnök szerepét reám bízta, titkárnak Kún Lászlót, jegyzőnek Újvári Józsefet, könyvtárosnak Szász Károlyt, pénztárosnak pedig Varsányi Ferencet választottuk meg.

A Kolozsvári Református Kollégium Évkönyve az 1943–1944. iskolai évről című kiadvány 30. és 31. oldalain írottakat idézem: „...December hó folyamán Balázs István tanárelnök vezetésével aerokörünk két tagja az Állami Gyakorlógimnázium honvédelmi mintaelőadásán zárttéri repülőmodell-bemutatót tartott. Február hó közepén Szántó Béla m. kir. repülőszázados, a kolozsvári repülőter helyettes parancsnokának meghívására négy modellezőnk zárttéri modelleket mutatott be az összegyűlt katonáknak... Az iskolai év korai befejezése után az elkészített modelleket az arra alkalmas napokon a tagok berepítették. Jelvénytípusú nap alkalmával Benedek Zoltán *Szajkó* típusú modellje magasindulással 6 perc 30 mp-es repülés után eltűnt. A modell később megkerült, Romániában, Györgyfalva határában szállt le. A berepült távolság 13 km volt. Újvári József *Gombóc* nevű modellje a Bivalyrétről indítva 11 perc 07 mp-es repülés után sértetlenül szállt le. Kún László saját tervezésű *Szivar* nevű gépe ugyancsak a Bivalyrétről indítva 12 perc 54 mp-ig tartózkodott a levegőben. Május hó 7-én a Szénafüveken ismét jelvénytípusú napot tartottunk. Benedek István CF–11 típusú *Sirály* nevű gumimotoros modellje földi indítással 16 perc 07 mp-et repült, és saját tervezésű *Szajkója* magasindítással 27 perc 22 mp-es repülés után egy felhőben eltűnt.”

Ebből a korabeli krónikából a hiányzó érdekesebb részleteket az alábbiakban adom közre.

A 27 percgig követhető *Szajkó* modellem repülése a termik és a délnyugati szél segítségével Szék község határáig tartott, ahol a modell sértetlenül ért földet. A becsületes megtaláló értesített, és így hitelesíteni lehetett a berepült 21 km távot, ami az ezüstkoszorús teljesítményjelvény elnyeréséhez segített hozzá. Velem majdnem egy időben Újvári József barátom kiváló eredményei elismeréseképpen a bronzkoszorús teljesítményjelvénynek lett büszke viselője.

A kolozsvári repülőmodellezés történetének talán legmozgalmasabb és legeredményesebb tavasza ezekkel a teljesítményekkel még nem zárult le.

Május 15-én Benedek Zoltán CF-17 típusú vitorlázómodelljét a Bivaly-réten magasstarttal indította. A modell termiket fogott, kb. 10 percig tudtuk szabad szemmel követni, míg az elég erős keleti szél a modellt annyira eltávolította a starthelytől, hogy követése már lehetetlenné vált. A modell 42,158 km távolság berepülése után a kalotaszegi Zsobok község határában szállt le, s a becslétes megtaláló jóvoltából ezt a remek eredményt országos távolsági rekordként lehetett felterjeszteni a MAESZ illetékes szervének.

Egy másik kimagasló országos rekord születésének voltunk szemtanúi június első részében. Gyömbér István, a Református Kollégium aerokörének legfiatalabb (III. gimnazista volt), de egyik legtehetségesebb modellezője, *Szajkó* vitorlázómodelljét kézi indítással a Szénafüvek déli lejtőjéről startolta. A kedvező lejtőszélben a modell kb. 2 percig irányt tartva emelkedett, s ezután egy nagyon ötletes, de egyszerű megoldás segítségével az oldalkormány „belépett”, a modell körözni kezdett és egy éppen jelen lévő, „szolgáltatós termék” segítségével 22 perc 40 mp-es időtartamot repült.

Gyömbér István kiváló teljesítménye új országos kézi indítású vitorlázó időtartamrekordként került hitelesítésre.

Nem sokkal később, június 25-én, a kolozsvári 5-ös számú Körzeti Központ körzeti modellversenyt bonyolított le kedvenc repítőhelyünkön, a Szénafüveken. Az időközben átszervezett Körzeti Központ „hatósugara” lecsökkent, s így a kolozsvári körök modellezőin kívül csak a dési levante modellezők voltak a verseny vendégei. Az erős északi szél és a lökéses, termikes idő komoly próbára tette a versenyzők tudását. A tökéletesen berepített modellek közül sok repült át a feleki határon.

A verseny egyébként a Református Kollégium aerokörének átütő sikerével zárult. A kolozsvári modellezők versenyeredményeiben ekkor találkozhatunk először Polonyi István és Reisinger Ferenc (mindketten a Piarista Gimnáziumból), valamint Moldován György (Állami Gyakorló Gimnázium) nevével.

Az Ifjú Repülő 1944. szeptemberi számában a MAESZ kiküldöttje (Benedek György) így számol be a versenyen látottakról: „A verseny repülőmodelljei az ésszerű fejlesztés jeleit hordozták magukon. Az ismert, kiváló tervrajzok után épített gépek mellett van a kolozsváriaknak néhány rendkívül bevált egyéni konstrukciója is. Benedek István *Szajkó* modellje egyszerű építése mellett is remek tulajdonságokkal rendelkezik, az alkalmazott 6%-os M-profil igen jó siklást biztosít a gépnek. Eddigi teljesítményei igazolták a tervezőt, a gép 21 km távot és több 10–20–30 perces repülést végzett. A FAI-verseny első helyezettje is *Szajkó* volt.”

Mint érdekes feltevést mondom el azt, hogy 1953-ban, amikor Câmpinán, a Modellkísérleti Központban ismeretséget kötöttem George Craioveanuval,



a román repülőmodellezés egyik kiválóságával, George elmesélte nekem, hogy 1944-ben, mint fiatal gyerek, édesapja katonatiszti szolgálata révén Tordán lakott, és életében az első repülőmodellt akkor mutatta neki egy szomszédja. Merem gondolni, hogy ez egy határon „áttévedt” kolozsvári modell lehetett.

1944 nyarát a kedvezőtlenül bonyolódó események és a közelgő keleti front fenyegetése nagyon befelhőzte. A középiskolák felsős diákjait honvédelmi munkára rendelték be. A Református Kollégium aerokörének versenyzőgárdájába tartozó tagok a honvédelmi munkák alól felmentést nyertek, mert a kollégium vezetése eddig kifejtett eredményes munkánk méltánylása-ként fontosnak tartotta, hogy az elkövetkező nagy erőpróba, az augusztus 5–13. között megrendezésre kerülő esztergomi országos modellversenyhétre a 7 tagú csapat kiválóan felkészülve tudjon útra kelni.

A nagy versenyig hátralevő jó pár hetet lelkiismeretes műhelymunkával és repítésekkel töltöttük. A várva várt indulás előtt versenymodelljeinket egy nagyméretű, gyaluforgáccsal kibélelt lécládába csomagoltuk. Tanár-elnökünk, Balázs István, katonai behívása miatt nem tudott a versenyre elkísérni, s így mint a csapat korelnökét és a kollégium VIII. osztályos tanulóját, az igazgatóság engem bízott meg a csapat vezetésével.

Személypoggyászként feladott hatalmas ládánk sértetlenül érkezett meg a budapesti Nyugati pályaudvarra, ahonnan rövid várakozás után vonatot kellett váltanunk Esztergom felé. Az esztergomi pályaudvarról felváltva cipeltük a számunkra kincseket jelentő ládát a repülőterre, a verseny színhelyére. Szállásunk a város távoli pontján fekvő egyik iskola internátusában volt berendezve, ahonnan minden reggel katonás rendben, énekszóval vonultunk keresztül a városra a repülőterre.

A versenyt megelőző műszaki vizsga minden modellünket „bevetésre” alkalmasnak találta. Már ezen alkalommal csapatunk az érdeklődés homlokterébe került, ugyanis két modellünk olyan műszaki megoldásokat tartalmazott, amelyek a hivatalos személyek teljes elismerését váltották ki. De erről hadd beszéljen a korabeli szaksajtó, az Ifjú Repülő 1944. szeptemberi számának krónikása: „Műszaki érdekességeket bőven láttunk. A kolozsvári Gyömbér István *Uborkájába* ébresztőórát épített. A modell lekapcsolás után köröz, bizonyos idő múlva az óra egyenesre állítja az oldalkormányt, féklapokat nyit ki, és így készíti leszállás a gépet, azonkívül a lekapcsolás és földre térs közötti időt is pontosan méri. A kolozsváriak egy másik egyszerű és ötletes szerkezete a következő: kis óraszerkezet másfél-két perc után bekörözteti a gépet. Több modell készült ilyen szerkezettel, legsikeresebben Varsányi Ferenc gépe működött. Lejtőszélben másfél perc alatt kb. 50 méterre emelkedett, utána bekörözve termikbe került és hihetetlenül emelkedve, alig 8 perc alatt eltűnt a felhők között.”

Talán mondanom sem kell, hogy mindkét, kiváló műszaki érzéket és rátermettséget eláruló megoldás jutalmazásban részesült. Gyömbér István első, Varsányi Ferenc pedig második műszaki díjjal tért haza Kolozsvárra. A csapat többi tagja is dicséretes szerepléssel gyűjtögette a pontokat a végső kiérté-

keléshez. A végső csapatverseny második díját 117 ponttal a Kolozsvári Református Kollégium aerokörének csapata vehette át. A csapat tagjai, Benedek István, Benedek Zoltán, Kún László, Újvári József, Szász Károly, Varsányi Ferenc és Gyömbér István várakozáson felüli szerepléssel bizonyították azt, hogy az akkori magyar repülőmodellezés legjobbjai közé tartoznak.

A csapatverseny második helyét jutalmazó díjat, egy repülést szimbolizáló, márványtalapzatra helyezett bronzszobrot (aminek súlya legalább 15 kg volt), boldogan és nagyon büszkén cipeltük az állomásra. A háború után ennek a díjnak nyoma veszett, mígnem az ötvenes évek végén rá nem találtam (a márványtalapzat nélkül) a Herbák-modellezők műhelyében, ahonnan „társ-szerzői” minőségemben a szobrot otthonomba szállítottam. Azóta is őrzöm, és szent elhatározásom, hogy ezt az értékes modellezőereklyét eredeti állapotába fogom visszaállítani.

Remek szereplésünk nagy örömet szerzett kollégiumunk vezetőségének. Külön kis bensőséges ünnepség keretében mondott köszönetet Gönczi László igazgató helytállásunkért, azt hangsúlyozva, hogy kiemelkedő teljesítményeink nemcsak aerokörünket emelte az országos élvonalba, hanem iskolánknek is öregbítette hírnevét.

Ezen emlékezetes nagy verseny krónikájában arról is szólnom kell, hogy a Református Kollégium modellezőin kívül Kolozsvárnak még egy versenyzője is az esztergomi találkozó résztvevője volt. Horváth Emil, az Állami Gyakorló Gimnázium modellezője, a vitorlázómodellek magas startos versenyében 22 perc 54 mp-es eredménnyel az élvonalban végzett. Furcsa és érthetetlen módon Horváth Emil esztergomi jelenlétéről akkor nem szereztünk tudomást, és itthoni modellező tevékenységéről sem rendelkezünk adatokkal.

Esztergomból való hazatérésünk alkalmával a közben beállt szállítási nehézségek megakadályoztak abban, hogy modellszállítóládánkat újra vonatra tudjuk adni. A jobbnál jobb modellekkel tele ládánk az esztergomi repülőtér hangárjában maradt, s akkor még nem tudtuk azt, hogy nemcsak kedvenc modelljeinktől kell búcsút vennünk, hanem a kolozsvári repülőmodellezés nagyon sikeres és gyümölcsöző négy évét is lezártnak kell tekintenünk.

## **III. fejezet (1945–1953)**

### **A második világháború utáni újrakezdés**

#### **III.1. Ébredés a dermedtségből**

1944 őszén a háború vihara Kolozsvár életét is megbénította. A keleti hadak beözönlése és az utánuk betóduló civil csőceselék garázdálkodásai miatt a város lakossága az óvóhelyek oltalma alatt élte keserű napjait. Ilyen körülmények között a közbiztonság már nem létező fogalomként vált, s a nyílt utcán különösen a férfilakosságra leselkedett a minden utcasarkon felbukkanható veszély.

Nagyon nehéz, nélkülözésekkel tele, hideg tél után, a tavasz beálltával az általános helyzet némi javulást mutatott, s a város élete is mozgásba lendült. Az iskolák megnyitották kapuikat, és a tanszemélyzet meg a diákság a lerövidült tanév okozta lemaradást nagy erőfeszítések árán próbálta behozni. Mind a tanerők, mind a diákság létszáma érezhetően csökkent.

#### **III.2. Újraindul a modellezés.**

##### **Hosszú kényszerszünet után tovább tevékenykedek**

A háború utáni személyi és anyagi veszteségek felleltározása után Balázs István tanár, a Református Kollégium aerokörének tanár-elnöke újra munkához látott. Az előző években gyakorolt népszerűsítő és toborzó akciói eredményeképpen a kollégiumban tovább tanuló növendékek közül számos fiatalt lehetett beszervezni az újrainduló aerokör munkájába.

Alig hallgattak el a második világháború fegyverei, amikor 1945 tavaszán a Református Kollégium aerokörének szorgalmas modellezői tanár-elnökük vezetésével a Szénafüveken megtartották első tavaszi házi versenyüket. Ezt követte az augusztus 20-án rendezett városi verseny, ahol már a Piarista Főgimnázium, az Unitárius Kollégium és az Állami Gyakorló Gimnázium versenyzői is jelen voltak. Új nevek és új tehetségek felbukkanása emelte ennek a találkozónak az értékét. A régi, nagy tapasztalattal rendelkező versenyzők mellett (Újvári József, Benedek Zoltán) Zilahi Ferenc, Üveges János, Szalma György, Ungvári Sándor, Bajusz Jenő és Gerendy Sándor neve került bejegyzésre az eredményösszegező táblázaton.

A Szovjetunió egyik Brianszk melletti lágerében töltött két és fél éves távollétem után, hazaérkezésem után követően súlyos betegségem még elég hosszú ideig tartott távol modellező tevékenységem újrakezdésétől. A Református Kórházból való kijöveletem után, 1948 tavaszán, nagyapám szédült és kifosztott kercsedi birtokán töltöttem lábadozásom heteit. Itt

kezdték körvonalazódni elképzeléseim modellező munkám további folytatását illetően és kezdtem felrajzolni képzeletem képernyőjére újabb modelljeim körvonalait. Menekülésünk és a Kolozsváron átdübörgő Mars szekere minden ingóságunkat megsemmisítette, s így teljesítménymodelljeim, modellezőfelszerelésem, könyveim és tervrajzaim is a mindent elpusztító és eltulajdonító vad erők martalékává vált.

Indulnom tehát a zéróról kellett. Elkövettem azt a nagy hibát, hogy az előző évekbeli, igen jól bevált saját tervezésű és más, bevált tervrajzok után épített modelljeim (Szajkó, CF–11, CF–14 stb.) újraépítését nem vettem tervbe s egy egész sereg új, sebtiben tervezett modell megépítésére kezdtem berendezkedni. A szükséges szerszámokat Balázs tanár úr jóvoltából a kollégium aerokörének megmaradt felszereléséből tudtam összeszedni. Egyébként Balázs tanár úr, 1948 júniusában hathatós segítséget is nyújtott eltulajdonított (CASBI alá helyezett) Magyar utcai házunk „felszabadításában”, ami aztán modellező tevékenységem újraindítását nagymértékben segítette elő.

A nagy világégést követő újrakezdés egyik nagy gondját, a kimerült anyagkészlet pótlását csak nagy nehézségek árán lehetett enyhíteni. Újvári József, a Református Kollégium hetedikes diákja bátran vállalkozott arra, hogy az ország déli részén fekvő Detta városka réteges lemezt gyártó üzeméből jelentős mennyiségű árut vásároljon, amivel a további évek szükségletét fedezni lehetett.

A repülés ügye iránt érdeklődő ifjak közül már elég sokan középiskolás korukban olyan álmokat szöttek, hogy valamelyik műszaki egyetem repülőmérnöki fakultását elvégezve repülőgép-tervezőkké válhatnak. A második világháború utáni évek meglehetősen zűrzavaros politikai és közoktatási elképzeléseiben viszont a repülőmérnöki kiképzés, illetve oktatás még nem szerepelt.

Mindezek dacára, 1947 tavaszán három jó nevű erdélyi repülőmodellező, Újvári József Kolozsvárról, Hints Ottó és Sükösd Zoltán Marosvásárhelyről vonatra ült és leutazott Bukarestbe, hogy látogatást tegyen a bukaresti műszaki egyetemen Elie Carafoli akadémikusnál, az aerodinamika nagynevű professzoránál. Mindhármuk előtt egy cél lebegett, s ez a repüléstudomány egyetemi szinten történő tanulmányozásának vágya volt, aminek végső és áhított eredménye a repülőmérnöki diploma megszerzése lett volna.

A bukaresti Északi pályaudvar mellett fekvő Műegyetem épületében Elie Carafoli igen kedvesen, barátságosan fogadta a lelkes fiatalokat, hosszasan elbeszélgetett velük, és bemutatta nekik a híres szélcsatorna működését is. A beszélgetés során a fiúk vázolták elképzeléseiket, és tanácsot kértek a professzortól tervük kivitelezési lehetőségeit illetően. Az akkori merev szovjet ellenőrzés még nem engedte meg Romániában a stratégiai szakemberek képzését, s ezért Elie Carafoli azt a bölcs tanácsot adta a három lelkes erdélyi repülőmodellezőnek, hogy az érettségi vizsga sikeres letétele után iratkozzanak be valamelyik egyetem matematika–fizika szakára, mert az esetleg pár év

múlva meginduló repülőmérnöki fakultásra így könnyűszerrel át fognak tudni iratkozni.

Újvári József, a tanácsot megfogadva, az 1947–48-as tanévben a kolozsvári Bolyai Egyetem matematika–fizika szakán kezdte meg egyetemi tanulmányait, de a következő tanulmányi évet már a földrajz–geológia szakon folytatta.

A bukaresti műegyetem repülőmérnöki fakultásának elhúzóódó beindulása miatt a lelkes modellezők nagy tervei füstbe mentek.

Ismerve tehetségüket, szorgalmukat és a repülés iránt tanúsított szeretetüket, biztosak lehetünk abban, hogy megfelelő képzés és diploma birtokában Újvári József, Hints Ottó és Sükösd Zoltán az ország kiváló repülőgéptervezői lehettek volna.

Nagy örömmel szereztem tudomást arról, hogy 1948. június 27-én a szamosfalvi repülőtér újra nagyszabású körzeti modellverseny színhelye lesz. Ezen a napon repülőbemutatót is rendeztek, s a modellverseny lebonyolítására ezután került sor. Lábadozó betegként elég nehezen, de nagy akarással bicegtem ki a repülőtérre, mert találkozni akartam egykori kedves modellező barátaimmal. A verseny résztvevői között Marosvásárhely, Szatmár, Galac (!) és természetesen Kolozsvár repülőmodellezőit tudtam üdvözölni. Közülük jó páran résztvevői voltak az év május 29–31. napjaiban Bukarestben megrendezett első városok közötti versenynek, ahol az erdélyi modellezők imponáló fölényrel lettek a különböző kategóriák győztesei. Ezen a bukaresti ún. bemutatkozó versenyen városunk csapatában a feljövőben lévő új, tehetséges modellező generáció ifjai kaptak helyet, Kaiser Róbert, Varga Pál, Kacsúr Tibor és mások. A csapat egyik vezetője, Balázs István tanár úr a verseny egyetlen hivatalos időmérője volt. Nemzetközi viszonylatban is érvényes időmérő-biztosi vizsgáját még 1943-ban Budapesten tette le.

Az előbb említett, június 27-én rendezett kolozsvári körzeti modellversenyen városunk modellezői mérsékelt sikerrel szerepeltek. A verseny díjainak értékesebb darabjaival Budai Andrást (Marosvásárhely), Szerémi Sándort (Szatmár) és Salkovszky Lajost (Szatmár) jutalmazták.

A versenyt rendező személyek és a velük együttműködő időmérői gárda iránt táplált őszinte tiszteletem arra ösztönöz, hogy említést tegyek azokról, akik ezen a jól sikerült versenyen hivatalos minőségben működtek közre. Sajnos közülük már sokan nincsenek az élők sorában. Bartha Béla, Felszeghy Ödön, Sipos László, Xántus János, Csegezy Antal, Cseke Vilmos, Heinrich László, Kovács Béla, Madarász Ottó, Tellmann Anna, Varga Albert, Gyurka Béla, Hye György, Gherasim Nicolae, Balázs István és Czikéli Ernő, akik közül az utolsó kettő a kolozsvári repülőmodellezés további irányításának és vezetésének felelősségteljes munkáját is vállalta.

### III.3. A háború utáni első nagy seregszemle

1948 folyamán a romániai repülőmodellező sport háború utáni sikeres újraindulásának voltunk tanúi, illetve tevékeny résztvevői. Az év első részében Bukarestben lebonyolított városok közötti verseny alkalmával a Román Repülőszövetség vezetői számot adtak arról, hogy a modellezés kellő támogatás és szakavatott vezetés segítségével sikersportággá nőheti ki magát.

Ilyen megfontolások alapján, az ország első, nagyszabású repülőmodellező bajnokságát a FAR (Román Repülőszövetség) 1948. július 28. és augusztus 1. között a Brassó melletti Szentpéter község vitorlázórepülő központjának repülőterén rendezte meg. A nagy fontosságú rendezvény színhelyéül kijelölt Brassó, illetve Szentpéter község repülőtere azért is volt szerencsés döntés, mert az országban elfoglalt központi fekvése kedvező utazási feltételeket biztosíthatott a legtávolabbi vidékekről is odautazó csapatoknak. A másik igen fontos szempont pedig az volt, hogy Brassó az ország legmarkánsabb repülőközpontja volt, ahol a repülőmodellezés romániai korelnöke, a nagy tudású és tiszteletet érdemlő Delinszky Anatol jelenléte már eleve garantálni tudta a bajnokság szakavatott lebonyolítását.

A kolozsvári modellezőkörök 20 versenyzője (a brassói bajnokság legnépesebb csapata volt) Czíkéli Ernő gépészmérnök, a Gépipari Középiskola tanára, a Szaktanács Sportrepülő Központja repülőmodellező felelősének vezetésével a következő összeállításban kelt útra: Benedek István, Benedek Zoltán, Újvári József, Béni Attila, Reisinger Ferenc, Szakács József, Üveges János, Kaiser Róbert, Szentgyörgyi Zoltán, Kiss Ernő, Héjja Szilárd, Czíkéli László, Kéký Zoltán, Peicu Radu, Kacsúr Tibor, Juncu Oleg, Osztrovszky Ottó, Miclea Ioan, Márton Károly és Gherman Traian.

A csapatot Héjja Béla, a kiváló kolozsvári hímzőmester, Héjja Szilárd édesapja is elkísérte. Héjja Béla igen ízléses, művészi kivitelű jelvényeket is készített a modellezők vörös versenyíngjeire.

Az ország 14 sportrepülő központjának 100 versenyzője vett részt ezen a nagy jelentőségű találkozón. Az első napon Hangea Nicolae egyetemi tanár vezetésével a versenybizottság tagjai a 188 vitorlázó, 26 gumimotoros és 12 mechanikai motoros modell felett szemlét tartottak. Már ez alkalommal szembetűnő volt a kolozsvári, marosvásárhelyi, brassói és szatmári modellek igen magas színvonalú kidolgozása és a kor követelményeinek megfelelő technológiával kialakított felépítése. Ezekre a megkülönböztető tulajdonságokra az országos szakvezetés már a tavaszi bukaresti versenyen is felfigyelt.

Az első versenynap kolozsvári siker jegyében zárult. A vitorlázómodellek lejtő menti versenyében Béni Attila CF–17 típusú modellje 28 perc 30 mp-es remek, új országos rekorddal első lett. A vitorlázómodellek magas indítású kategóriájában a kolozsvári csapat fiatal tehetsége, a 14 éves Kiss Ernő, 24 perc 30 mp-cel szintén az első helyet szerezte meg. Ez az eredmény is új országos rekordként került bejegyzésre. Kiss Ernő rekordja tiszavirág-életű lett, ugyanis az utolsó versenynapon a kolozsvári csapat másik nagy ígérete, Üveges János *Szajkó* vitorlázója, 25 perc 42 mp-et repült, s így ő lett az új rekordtulajdonos.

A gumimotoros kategória versenye a marosvásárhelyi gárda nagy fölényének jegyében zajlott le. Az első és harmadik helyet ők szerezték meg (Hints Ottó és Budai András).

A csapatverseny eredménye hűen tükrözte a bajnokság első napi szemlén megfogalmazott szakértői véleményeket. Az erdélyi központok versenyzői a bajnokság legjobbjai voltak. A nyilvánvaló fölényt a szerzett pontszámok is ékesen bizonyították a kolozsvári és a marosvásárhelyi csapat javára. Kolozsvár csapata 593 ponttal a bajnokság győztese lett, a marosvásárhelyi gárda pedig 532 ponttal a második helyen végzett. A harmadik helyezett Brassó már csak 395 pontot tudott gyűjteni. Negyedik Bukarest csapata, ötödik pedig Szatmár együttese lett.

Nem hagyhatom említés nélkül azt a durva hamisítást, amit a verseny titkársága az egyéni összetett verseny végeredményének kialakításában eszközölt. Egyéni győztesként azt a Panaitescu Ion nevű, ismeretlen brassói versenyzőt hirdették ki, aki egyetlen kategóriában sem tudott pontot gyűjteni, s akinek nevét az egész bajnokság alatt csak az eredményhirdetésnél hallottuk. Ez a durva „csúsztatás” annyira meglepett, hogy lebénultan, illetve teljesen tanácstalanul álltunk a számunkra szokatlan jelenség előtt. Hasonló zavaró szabálytalanságot még egyetlen modellversenyen sem tapasztaltunk, s így egyikünknek sem jutott eszébe a tiltakozás szabályzatban lefektetett hivatalos formája: az írásbeli óvás benyújtása. Vajon a tiszteletreméltó Delinszky Anatol tudott-e erről?

Fontosnak tartom idézni a Magyar Repülés című magyarországi szaklap krónikásának azt a mondatát, amivel az 1948. augusztus 25-i számban megjelent beszámolóját zárja a brassói versennyel kapcsolatban: „A verseny igazán szép és kiváló eredményeihez ezúton is szívből gratulálunk a baráti Román Népköztársaságnak, és úgy hisszük, hogy az erdélyi magyar versenyzők szép győzelmei e nemes sportban is hozzá fognak járulni az országaink közti barátság kimélyítéséhez”.

### III.4. A Megyei Sportrepülő Bizottság megalakítása

#### A belföldi versenyprogram felélénkülése és az első nemzetközi repülőmodell-verseny eseményei

A román sportrepülést igazgató központi szerv utasítására létrehozták a Megyei Sportrepülő Bizottságot, s ennek vezetőjéül Gherasim Nicolae egykori CFR-alkalmazott és vitorlázórepülő neveztek ki. Ez a Bizottság Kolozs megye repülőmodellező tevékenysége felett is irányító jogkört gyakorolt.

A második világháború utáni években a repülőmodellezés még nagyon megbecsült és szeretett kedvtelése volt a kolozsvári ifjúságnak. Különösebb népszerűsítés és toborzás nélkül, a modellezőkörök vezetőinél mind több és több ifjú jelentkezett felvételre, akik közül legtöbben a modellező alkotó munkán keresztül szerezték meg felnőtté válásuk után folytatott foglalkozásukhoz a műszaki előképzettséget. Ezek közül Daniló Zoltán, Balázs Péter, Kovács István, Horváth Gyula, Rigó Rudolf, Hankó János, Soltész György, Bulbuk Jenő, Hegyi Rezső és Károly Zoltán nevét említem.

Gherasim Nicolae feladatát odaadóan, nagy lelkesedéssel és körültekintéssel végezte. Annak idején ő is mint repülőmodellező ismerkedett meg a repüléssel kapcsolatos tudnivalókkal, s így a vele való együttműködésünk folyamán tapasztalt megértő segítsége nagymértékben járult hozzá a későbbi jelentős kolozsvári modellezősikerek kivívásához. A bizottság székhelyéül a Főtér és Jókai utca sarkán álló Rhédey ház földszinti helyiségét jelölték ki, ahol az iroda és a központi műhely kapott elhelyezést.

A vitorlázómodellek 1949. évi lejtő menti országos bajnokságát Kolozsváron bonyolították le. Az eredeti elképzelés szerint a versenyt a dezmeri lejtőn kellett volna megrendezni, de a közben délre fordult szélirány a rendezőket arra készítette, hogy a versenyzőket a Szénafüvek déli lejtőjére szállítsa. Ez az előre nem sejthető, zavaró körülmény a bajnokság lebonyolítását kedvezőtlenül befolyásolta, és az eredmények alakulására sem volt pozitív hatással. A természetes az lett volna, ha a mi régi, kedves repülőhelyünk, a Szénafüvek lejtője mint a „hazai pálya” előnye tudott volna hozzájárulni a kolozsvári versenyzők sikeréhez, de a modellezés is olyan sportág, amelyben a szerencse jelenléte vagy hiánya döntő tényezőként tudja befolyásolni az eredményeket. A szerencse most elkerült minket.

Az egyéni versenyben Varga Pál 5 perc 02 mp-cel harmadik helyezést ért el. Kaiser Róbert ötödik, Kiss Ernő pedig hetedik helyen végzett. Az „indultak még” csoportjában Szentgyörgyi Zoltán és Lucian Sándor nevével is találkozottunk. A csapatversenyt Seben válogatottja nyerte Kolozsvár előtt.

Még a múlt évi brassói „nyitány” alkalmával ismeretséget kötöttünk a Prahova megyei Câmpina város szélén fekvő Repülőmodellező Kísérleti Központ versenyzőivel, akik igen jó szakképzettséggel rendelkeztek. A központ akkori vezetője, Bobocel Ion és egyik oktatója, Moldoveanu Anania a



negyvenes évek elején egy németországi repülőmodellező iskolában nyertek kiképzést.

A kolozsvári lejtőverseny idején Anania Moldoveanu arról tájékoztatott, hogy a nyár végén Magyarországon kerül megrendezésre a népi demokratikus országok első nemzetközi repülőmodell-versenye, s erre országunk modellező válogatottja is meghívást kapott. Ez a bejelentés sorainkban nagy izgalmat keltett, mert végre reménykedhettünk abban, hogy legjobbjainknak alkalmuk lesz összemérni tudásukat a kelet-európai országok versenyzőivel. Eddigi modellező tevékenységünkben a nemzetközi versenyen való részvétel csak mint elérhetetlen álom szerepelt.

Nemsokára a FAR-tól érkezett „behívó” alapján Kolozsvárról Újvári József, Üveges János és jómagam ültünk vonatra, és utaztunk a câmpinai Repülőmodellező Kísérleti Központba, ahol megkezdtük a felkészülést a magyarországi versenyre. Rajtunk kívül még a marosvásárhelyi Hints Ottót és Budai Andrást hívták meg, s így aztán a házigazda szerepét betöltő Moldoveanu Anania és a központ alkalmazottja, Cassian Arítion társaságában a válogatott csapat létszáma hétre emelkedett.

Emlékezetem szerint senki közülünk nem érkezett Câmpinára modellel, s ezért hosszú napokon keresztül tartó tervezőmunkába kellett fognunk. A fejes, háromszög- és görbevonalzók egy percet sem pihentek, mindnyájan addigi tudásunk legjavát akartuk gyümölcsöztetni a rajzasztalokon körvonalazódó tervrajzok elkészítésében. Született is egypár rendkívül érdekes és eredeti terv. Ilyen volt pl. a Hints Ottó és Budai András által tervezett és megépített gumimotoros modell, a *Poloska*, amelynek ötletes, elegáns vonalvezetése a külföldieket is elbűvölte.

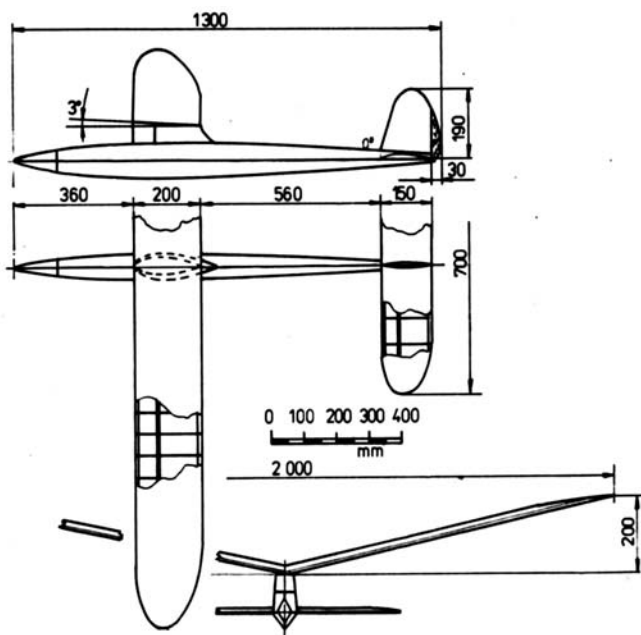
A reggeltől estig tartó szorgalmas műhelymunka meghozta a várt eredményt, mert az elkészült modellek kifogástalan, stabil repülése teljes mértékben kárpótolt a megfeszített munka okozta fáradtságért.

A vezetőség döntése értelmében részt kellett vennünk az augusztus 19–21. napjain a giulești-i repülőtéren (Bukarest) rendezett országos síkvidéki modellezőbajnokságon.

Erre a versenyre Kolozsvárról népes csoport kelt útra. A csapatot Czikéli Ernő gépészmérnök-tanár és Beke H. Ernő, a Református Kollégium egykori modellezője vezette. Az utat takarékosági megfontolásokból teherautóval tették meg, és Bukarestbe menet látogatást tettek a câmpinai központban is. A teherautóról leszálló álmos és fáradt ifjak között egy új arcot is felfedeztem. Ő volt Buiu Ioan, a kolozsvári repülőmodellezés későbbi kiváló „formatervezője”, őszinte, hűséges barátom és segítők, aki jelentős szerepet játszott modellezésünk életében.

A giulești-i repülőtéren (a hatvanas években megszüntették) rendezett bajnokságon a kolozsvári csapat újra remekelt. A vitorlázómodellek kategóriájában Széll András 18 perc 15 mp-es időtartammal második helyen végzett, a temesvári Bittó István mögött, a harmadik helyet pedig Kiss Ernő szerezte meg 16 perc 42 mp-cel. A csapatversenyt 5159 ponttal Kolozsvár fölényesen nyerte Temesvár és Brassó előtt.

Ez a háromnapos kiesés zsúfolt programunk felborulását eredményezte volna, de egyik csapattársunk ötletét megszívlevélve, a vezetőség hozzájárult ahhoz, hogy a bukaresti versenyről hazautazó kolozsvári csapat 4 kiváló modellezője (Kaiser, Kiss, Szentgyörgyi és Varga) a nemzetközi versenyre való elutazásig segédkezet nyújtsanak a válogatott csapat tagjainak. Így időre elkészülhettek a modelljeink. Az aránylag kisméretű câmpinai vitorlázó-repülőtér sík terepén ezeket sikerült tökéletesen berepítenünk. Érdekes alakú vitorlázómodellem (amelyik csak a nemzetközi versenyen kapta a *Harkály* nevet, 2 sz. ábra) a Hints Ottó nagyméretű *Cirrus*ával mindennap „szolgálatban” volt, mert kiváló vontathatóságuk és jó repülőtulajdonságuk révén a csapat kedvenceivé váltak.



2. ábra. Az 1949-ben tervezett Harkály vitorlázómodell (Benedek I.)

A nemzetközi versenyre való indulás előtt Bukarestben magunkra öltöttük a címeres mezt, és elkészültek az ilyenkor szokásos felvételek. Fél nappal a vonatra szállás előtt a FAR illetékesei közölték velem, hogy nem utazhatom a csapattal Magyarországra. Lebénultan és kiábrándultan kellett tudomásul vennem a döntést. Magyarázatot nem kértem, mert tudtam, hogy a „szöveg” mindenképpen félrevezető lesz.

A csapat tagjaitól való búcsúvételem alkalmával a FAR főtitkára (Ivan Dumitru), aki tökéletesen tájékozott volt a felkészülésünk ideje alatt folytatott munkánkról és repítési eredményeinkről, a lehető legtermészetesebbnek vélte megkérdezni, hogy hajlandó vagyok-e kitűnően repülő vitorlázómodellemet Újvári József barátomra bízni, aki majd helyettem ezt a nemzetközi versenyen indítani fogja. Hajlandó voltam erre, és aláírással meg a FAR láttaozásával ellátott megbízólevelet (proxy) adtam át Újvári Jóska barátomnak, a nemzetközi szabályzat előírásának megfelelően.

Végül is a népi demokráciák hajdúszoboszlói nemzetközi versenyére kiutazó román válogatott Moldoveanu, Budai, Hints, Újvári és Üveges összehállításban szállt vonatra. A csapat technikai vezetésével a brassói Delinszky Anatolt bízták meg.

Röviddel Kolozsvárra való hazatérésem után jutott tudomásomra a meglepő hír, miszerint a nemzetközi verseny első napján vitorlázómodellem, a *Harkály*, 1 óra 14 perces időtartammal a kategória győztese lett. A második helyet 26 perc 51 mp-cel Hints Ottó foglalta el *Cirrus* modelljével. Győzelmemet az akkori magyar miniszterelnök Dobi István által ajándékozott ezüsterleggel jutalmazták.

Ez az eredmény azt tükrözte, hogy Újvári József barátom és bajtársam a tőle megszokott lelkiismeretességgel és segíteni akarással viszonyult feladathoz, és modellemet kiváló szakértelemmel sikerült útjára bocsátania.

Megemlítem még azt is, hogy mind a *Harkály*, mind a *Cirrus* háromnézeti rajza 1951-ben az Egyesült Államok-beli *Model aeronautic year book* című kiadványban is megjelent.

Egypár derűs pillanatot akarok modellező olvasóimnak szerezni avval, hogy ismertetem a Romániai Magyar Szó sportrovata vezetőinek rövid beszámolóját a nemzetközi verseny első napjának eredményeiről: „Csütörtökön, szeptember 8-án volt a verseny első napja. A román versenyzőknek nemzetközi viszonylatban is szép eredményt sikerült elérniük. Ezt a versenyt Benedek István nyerte meg 1 óra 14 perc 01 mp-cel. A vitorlát Újvári József eresztette fel. A második helyre Hints Ottó került, akinek modellje 26 méteren 51 mp-et maradt a levegőben.”

El tudom képzelni, hogy a szegény újságíró hogy megizzadt, amíg ezt a rövid, de megkapóan eredeti megfogalmazást sikerült papírra vetnie.

### **III.5. Tudásunkat nem rejtjük véka alá**

Az eredményekben és eseményekben gazdag 1949-es év a kolozsvári modellezőkörökben ugrásszerű fejlődést és előrelépést eredményezett. Teljesítményeink és a szerzett tapasztalatok arról győzték meg, hogy helyes úton haladunk. A modern szárnyszelvények következetes használata modelljeinket jóval az országos átlag fölé tudta emelni. A külföldről kapott szaklapokban található újításokra és kísérleti eredményekre nagy figyelmet fordítottunk, és minden teljesítménynövelő módszert, illetve eljárást eredményesen igyekeztünk alkalmazni. Így jutottunk el oda, hogy az országos jellegű versenyeken a tanulni vágyó versenyzők valóságos ostromát kellett kiállnunk, hiszen senki sem vélte szegényletesnek tanulni azoktól, akik többet tudnak. Tudásunkat, tapasztalatainkat boldogan és önzetlenül adtuk át az ország más tájairól érkező modellező társainknak, s ezáltal kezdett gyorsan kiegyenlítődni a különböző országrészek között tapasztalható nivóbeli különbség. Természetesen nemcsak szóbeli tanácsokkal és jól bevált tervrajzokkal segítettük az arra rászorulókat, hanem számos esetben nehezebben beszerezhető, speciális modellezőanyagokkal is elláttuk őket. Örömmel tapasztaltuk, hogy tanácsaink és útmutatásaink eredményei mind erőteljesebben mutatkoznak meg. Ilyen természetű tevékenységünkkel a román repülőmodellező sport igen látványos fejlődésének lettünk előmozdítói.

Ha majd egy bátor egyén vállalkozni fog arra, hogy megírja a román repülőmodellezés történetét, akkor az előbb elmondottak hitelességében ne kételkedjék!

### **III.6. Változás a vezetésben**

#### **Új modellezőkörök, új tagok, új kategóriák. Sikerek és kudarcok és újabb csalódások**

Az 1949. évi bukaresti országos verseny után Cziki Ernő gépészmérnök-tanár távozott a kolozsvári modellezők éléről. Leköszönésének okait nem ismerem, de feltételezem, hogy tárgyilagosan felmérve a modellezés szűkös anyagi bázisának akkori helyzetét, a Szaktanács támogatását nem tartotta megfelelőnek s ebből kifolyólag nem vállalta a további vezetés buktatóit. Ettől függetlenül, teljes elismeréssel adózom rövid, de rendkívül eredményes szervező munkájának, amivel a kolozsvári repülőmodellezés háború utáni újraindulását segítette.

A 40-es évek végén és az ötvenes évek elején a modellezők a különböző körök keretei között folytatták tevékenységüket, de nem létezett olyan szabályozás, amely adminisztratív módon kötötte volna őket a körök munkájá-

hoz. Ilyenformán vált lehetővé az, hogy Marosvásárhely két kiváló repülőmodellezője, Hints Ottó és Bedő Sándor 1949-ben, a Bolyai Tudományegyetem biológia karának hallgatóiként, a kolozsvári repülőmodellezők közösségében folytassák modellező tevékenységüket. Hároméves kolozsvári jelenlétük elsősorban a zárttéri versenyeken elért eredményeinket emelték magasabb fokra, de szabadtéri modelljeink további fejlesztését is nagyon elősegítették.

Ezekben az években az egyre izmosodó kolozsvári repülőmodellezés újabb tagokkal bővült. A friss erők sorából elsősorban Mateiu Dorin személyét emelem ki, mert az ő odaadó igyekezete, rátermettsége és értelme nagy segítséget jelentett tevékenységünkben. Rövid időn belül a vitorlázó és mechanikai motoros kategóriákban jelentős sikerek kísérték eredményes munkásságát. Mateiu Dorin és Buiu Ioan a kolozsvári modellezés nagyarányú modernizációját indították el.

Említést érdemel az a lelkes, önkéntes kezdeményezés, amelynek kivitelezője Szabó Tamás volt, a Magyar utcai általános iskola modellezőkörének szervezője. Két segítője, Rindt Rudolf és Fischer István közreműködésével az iskola pionírjait szervezték be a kör munkájába. A kolozsvári Pionírház modellezőkörének megalakítása után a tagság beolvadt a nagyobb lehetőségeket kínáló pionírszervezet szakkörének ifjai közé.

1949-ben az Árpád úton lévő egykori katonai épülettömbben (jelenleg SRI-központ) működő Fémipari Műszaki Középiskolában szerveztem aerokört. Megfelelő helyiség hiányában (örök problémánk) a kör tevékenysége az épület padlásterében zajlott, s ez a nem megfelelő körülmény kedvezőtlenül befolyásolta a modellezőmunkát. Sikerült egypár lelkes tagot toboroznom, akik közül Mardare Gabriel és Burdea Tiberiu nevét említem meg. Mardare később motoros pilótakiképzésben részesült, Burdea Tiberiu pedig a tengerészetenél folytatta további működését.

Kolozsvári modellezőkrónikám nem lenne elég hiteles, ha nem emlékeznék meg arról a három leánymodellezőnkéről, akik a negyvenes évek végén kapcsolódtak be munkánkba. Martinecz Ibolya, Weinrich Cecília és Keresztessy Annamária középiskolai tanulók kedves színfoltjai voltak a központi műhelyben folyó munkánknak. Később a modellezőműhelyben kötött ismeretségek és barátságok révén ún. modellezőházasságok is kötődtek, ugyanis Szentgyörgyi Zoltán feleségül vette Weinrich Cecíliát, Martinecz Ibolya pedig Fischer István felesége lett. Sajnos mindkét házasság idővel felbomlott. A ritkaságszámba menő modellezőházasságok hazai példái közül csupán két olyan erős kapcsolatot ismerünk, ahol a házasfelek hosszú évtizedeken keresztül folytathatták eredményes modellezőmunkájukat. Purice Ștefan és felesége, Elvira annak idején a körrepülő sebességi kategória egyeduralkodói voltak, Georgescu Andrei és neje, Tamara pedig a Team Racing modellek versenyében működtek eredményesen.

A kolozsvári repülőmodellezés egyik hűséges barátja és szemlélője volt Garay Ákos. Garay nem épített modelleket, de állandóan jelen volt tevékenységünkben, és számos fényképet készített modelljeinkről és a modellezőeseményekről. Azokban az ötvenes években csak ő rendelkezett nyugatról behozott repülőszaklapokkal (pl Flyght), s ezeket a lapokat mi is igen nagy érdeklődéssel nézegettük. Valaki „jóakarója” ezt a Securitate illetékeseinek is jelezte, és ezért Garayt az állambiztonság emberi sorozatos zaklatásnak tették ki.

Modellezőtevékenységünk másik kedves támogatója és kedvelője Ötvös András volt, aki nagyon gyakran látogatott el a Fötéren levő központi műhelyünkbe. Ötvös András egyetemi hallgató volt, és a vitorlázórepüléssel is kapcsolatot tartott. A bukaresti Floreasca sportcsarnokban rendezett 1951. évi országos zárttéri bajnokságon a kolozsvári csapat egyik vezetője volt Reisinger Lászlóval együtt.

A Megyei Sportrepülő Bizottság keretében lehetőség nyílt modellező-oktatói állás betöltésére. Ezt a fontos megbízatást Reisinger Ferenc (Ricsi) kapta, aki 1950 áprilisától 1951 novemberéig gyakorolta ezen hivatását.

Az 1950-es év szabadtéri bajnokságai nem sok babért teremtek a kolozsvári modellezőknek. A lejtő vitorlázómodellek brassói versenyén Béni Attila nem tudta megismételni 1948-ban aratott győzelmét. A modellezősportban egyébként nagyon ritkán történik meg a győzelmek sorozatos ismétlése, de ahogy majd később látni fogjuk, kolozsvári példa erre is akad.

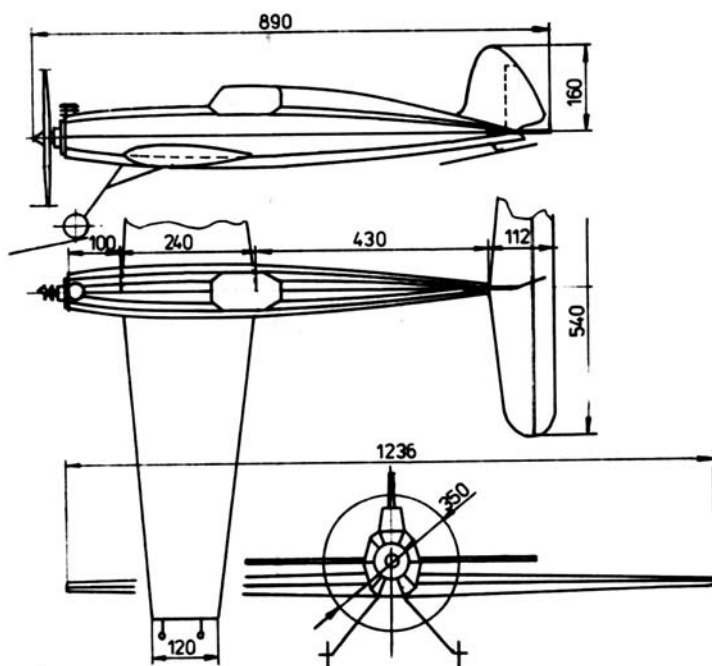
A magyarországi nemzetközi versenyről hazatért barátaink az ott megismert körrepülő modellek itthoni népszerűsítését is célul tűzték ki. A câmpinai központban megkezdődtek azok a tanfolyamok, amelyek keretében a résztvevők a körrepülő (U-control) modellek építésében és vezetésében szereztek ismereteket. Üveges János, az egyik legtehetségesebb és legtermékenyebb versenyzőnk egy ilyen tanfolyam keretében építette első körrepülő modelljét (3. sz. ábra), amibe egy francia gyártmányú motort épített be. Évvel a nagyon tetszetős vonalvezetésű modelljével Üveges számos repítést és bemutatót tartott, és az 1950-ben hitelesített 75 km/óra országos sebességi rekordot is vele érte el. Örök vitatéma marad annak megállapítása, hogy az első kolozsvári körrepülő modell megépítése Üveges János vagy Reisinger Ferenc nevéhez fűződik-e.

1951–53-ban országsszerte igen felélénkült a zárttéri modellek iránti érdeklődés. Az eredmények ugrásszerűen nőttek, ennek bizonyítására elég talán, ha megemlítem, hogy míg 1950-ben az első zárttéri verseny győztese 3 perc 31 mp-et teljesített, addig 1953-ban az akkori első helyezett eredménye 11 perc 20 mp-re módosult. Az eredmények látványos javulásához a téli és tavaszi szezonban rendezett számos tartományok közötti és országos jellegű verseny is jelentősen hozzájárult. Az állandó anyaginségben szenvedő modellezők is szívesen fordultak a zárttérítés felé, mivel ezek építéséhez minimális meny-

nyiségű balzafát kellett felhasználni s a többi szükséges anyag (rizsszalma, mikrofilm, 0,5 mm-es acéldrót) előteremtése már nem okozott gondot.

Ezekben az években a kolozsvári zárttérizők között feltűnt egy vékony szőke fiúcska, Ferenc Nagy Márton, aki a különleges kategóriák kedvelője volt. Csupaszárny és helikopter modelljeivel Marosvásárhelyen és Bukarestben sikerrel szerepelt. Vele együtt még Kerekes Csaba és Chován László is a szorgalmas zárttérizők gárdáját erősítette.

Sikeres zárttéri versenyt csak különleges, nagyméretű termekben lehetett rendezni. Állandóan visszatérő gondként jelentkezett a megfelelő termék utáni kutatás. Városunk mindkét színháztermét kipróbáltuk, de az ezekben uralkodó kedvezőtlen légmozgások lehetetlenné tették használatukat.



3. ábra. Az első kolozsvári sikeres U-controll modell (Üveges J.)

Az Unió utcai Redut (jelenleg néprajzi múzeum) és az Egyetemi Könyvtár nagy olvasóterme bizonyult elfogadható „játéktérnek”, s mindkét teremben rendeztünk is versenyt.

Az 1951. május 25–27. napjain Brassóban, a szentpéteri vitorlázó-repülőtérén megrendezett országos bajnokságon a vitorlázómodellek síkvidéki versenyében Várda Egon 20 perc 37 mp-es igen jó idővel ezüstérmet szerzett.

Egy másik régi feljegyzésem pedig arról tanúskodik, hogy az 1951. év Kolozsvár rajoni bajnoka, Asztalos Lajos 5 perc 46 mp-es időtartamot repített modelljével.

Augusztusban, a Popești-Leordeni sportrepülőtér a motoros modellek versenyzőit fogadta. A 9 tagú kolozsvári csapat addig nem látott újdonságokkal jelentkezett. A kolozsvári Villamosművek jól képzett esztergályosa, Bica Alexandru által szovjet tervrajz után gyártott, hőlégsugármotorral felszerelt 2 körrepülő modellt is beneveztük, de az ezek működtetéséhez szükséges ismereteink hiányában konkrét szereplésükre nem kerülhetett sor.

Ezen a versenyen a kolozsváriak újból az élen voltak. A gumimotoros versenyt 11 perc 50 mp-cel megnyertem, s modellem (4. sz. ábra) 7 km távot is repült, ami azóta is országos rekordként szerepel. Ezen a versenyen ismerkedtem meg a szebeni csapat egyik kiválóságával, Lăzărescu Mihai mérnökkel, a gumimotoros modellek nagy szakértőjével. Lăzărescu Mihai mérnököt a román repülőmodellezés egyik legkiválóbb és legnépszerűbb képviselőjének tartom. A különböző folyóiratokban megjelent, modellezőproblémákkal foglalkozó szakkikvei magas színvonalú elméleti felkészültségről tanúskodnak. A gumimotoros modellek tervezésével foglalkozó szakkönyve a hazai igen szegény modellezőkiadványok értékes darabja.

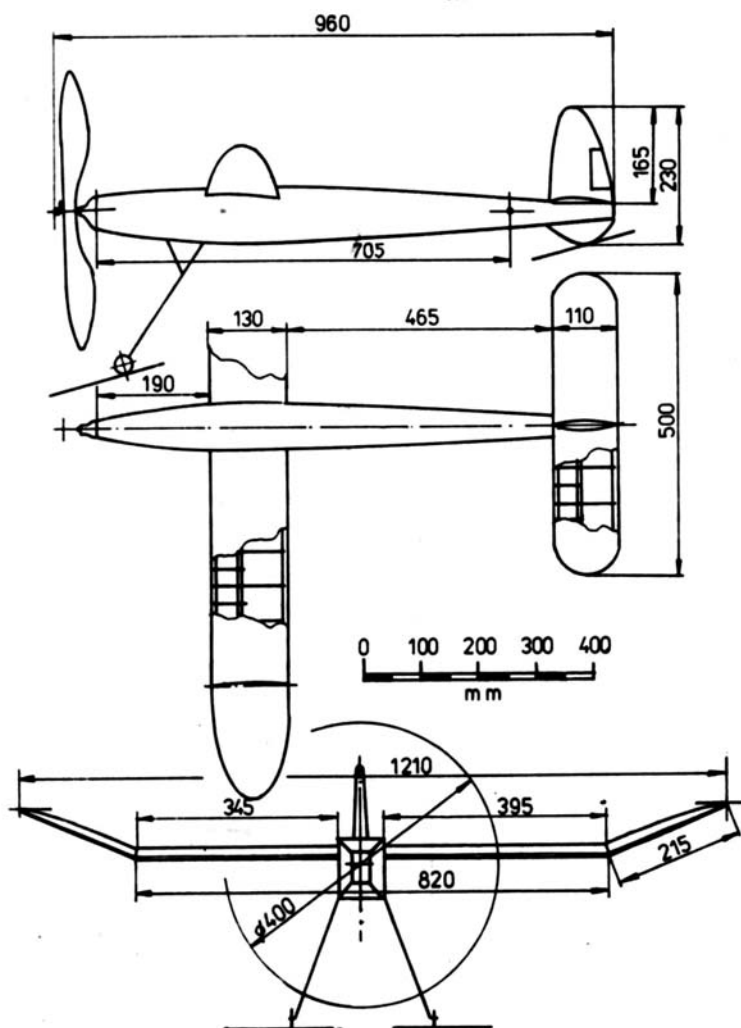
A vízi gumis és csupaszárny kategória győztese Kaiser Róbert lett. Reisinger Ferenc a 10 cm<sup>3</sup>-es U-controll kategóriában jeleskedett, 78,3 km/h sebességgel első lett, Gyömbér István pedig 66,5 km/h teljesítménnyel a második helyen végzett.

A népi demokráciák közelgő, Lengyelországban sorra kerülő versenyére a válogatott vezetője összeállította a Varsóba utazó csapatot. Az összeállítás alkalmával a versenyen elért eredményeket kellett volna mérlegelnie, ezzel szemben olyan egyének kerültek a válogatottba, akik közül egyik sem ért el említésre méltó eredményt. Személyem most sem került szóba a kiutazó csapat összeállítása alkalmával.

1951 őszén egy Nagyváradon rendezett szabadtéri versenynek voltunk résztvevői. A nagyváradi modellezők akkor még csak igen szerény erőket tudtak felvonultatni, s még csak sejteni sem lehetett, hogy aránylag rövid idő elmúltával az országos élvonalba tudják magukat felküzdeni. Ezen a versenyen Szabó Tamás és Kaiser Róbert a vitorlázó, illetve a gumimotoros kategória győztese lett.



Az 1951. évi országos zárttéri bajnokságot a bukaresti Dinamo sportcsarnokban rendezték. Munkahelyi akadályoztatásom miatt nem tudtam a csapattal utazni, viszont nagyon szerettem volna, ha erről a bajnokságról is jó eredményekkel tér haza a csapat. Ennek érdekében olyan szabálytalanságot



4. ábra. Az 1951-ben rendezett országos bajnokság győztes kolozsvári gumimotoros modellje (Benedek I.)

követtem el, amit modellező pályafutásom alatt soha többé nem ismételt meg. Abban az időben a nemzetközi irányítószerv, a CIAM szabályzatában létezett egy olyan kitétel, amely szerint minden versenyző saját modelljének kell hogy építője legyen, tehát az „idegen tollakkal” való ékeskedés szigorúan tiltva volt. Jól beállított zárttéri modelljeimet egy Duşa Matei nevű modellező társamnak adtam át, de hivatalos felhatalmazást (proxy) nem adtam neki. A modellekkel aztán saját nevében versenyzett, és a papírbevonatú kategóriában sikerült a második helyre kerülnie, amit a díjkiosztásnál igen bő és értékes tárgyakkal jutalmaztak (teljes sifelszerelés és egyéb sportcikk). A díjakat Duşa Matei megtartotta magának, s hazajövele után az én személyes hozzájárulásomról már szó sem esett.

Erről a bajnokságról a kolozsvári csapat újabb győzelemmel tért haza.

### III.7. Átveszem a kolozsvári modellezés irányítását

A Megyei Sportrepülő Bizottság főtéri irodája mellett működő ún. központi műhely tevékenysége a meggyarapodott taglétszám folytán igen élénk lett. Új tagok kapcsolódtak be a munkába, akik közül Bányász József, Babeş Victor, Moş Ioan és Vass Géza nevét említem meg.

Reisinger Ferenc 1951 őszén katonai szolgálatra vonult be, s ezáltal a modellezés felügyelete és irányítása vezető nélkül maradt. Gyors elhatározással, senki által fel nem kérve, elhatároztam, hogy a további vezetést kézbe veszem. Ezt a lépést a kolozsvári modellezők korelnökeként meg kellett tennem. Az újabb feladatvállalás számomra nem okozott problémát, hiszen az eltelt hosszú évek tapasztalatainak a birtokában voltam, s jól ismertem mostoha sportágunk minden csínját-bínját. Íme, először használok ezt a szót, hogy sportág, s ezzel kapcsolatban idézem a *Repülőmodellezés* című könyv (Hints Ottó) Bedő Sándor barátom által mesterien megfogalmazott előszavának néhány passzusát: „...a repülőmodellezés olyan technikai sport, mely kisméretű repülőszerkezetek versenyszerű tökéletesítésére törekszik a nagyobb teljesítmény érdekében. A repülőmodellezés elérte a célját. Kialakult igazi sportszerű jellege, s az elméleti alapok birtokában tisztán láthatóvá váltak a teljesítmények növelésének lehetőségei. Ezzel egy időben egyre emelkedtek a modellek kivitelezésének igényei, hogy megszülessenek az iparművészeti alkotásokkal is vetélkedő konstrukciók. Így alakult ki a modellezés hármas jellege, mely a sport, művészet és tudomány kritériumait egyesíti.”

Ennél szebben, érthetőbben és kimerítőbben talán még senkinek sem sikerült megfogalmaznia a repülőmodellezés értelmét, tartalmát és értékét.

Visszatérve a kolozsvári modellezésben „önkéntesen” elfoglalt vezető szerepemhez, ezt a saját magamnak kiosztott „illegális” pozíciómat 1962-ig volt alkalmam betölteni, de utána már legálisan is megválasztottak a Kolozs megyei repülőmodellezés vezetőjévé.

Az ötvenes évek elejétől kezdve a főtéri központi műhelyben minden csütörtök délután eligazító és tájékoztató gyűlést tartottunk, ahol a Kolozsváron működő körök vezetőinek jelenlétében a felmerülő problémák megoldásáról, a körök gondjairól, a munkatervek teljesítéséről értekeztünk, valamint tájékoztattuk a jelenlévőket a legfrissebb hírekről, és meghatároztuk az elkövetkezendő időszak teendőit. Ezek a heti összejövetelek igen gyümölcsözőek voltak, s merem hinni, hogy sorozatos modellezősikereink szorosan összefüggnek a kollektív munka és gondolkodás megvalósításával.

### **III.8. Szakcikkeink a sajtóban**

#### **Folytatódik az eredményes munka. Korszaknyitó újdonságok a szabadon repülő modellek kategóriáiban. Fények és árnyak**

Az Aviația sportivă című repülőszaklap a repülőmodellezés aktuális problémáinak is biztosított közlési lehetőséget. Bevált modelltervrajzokat is közölt, s ezek közé tartozott a Buiu Ioan által tervezett *Pionier 5* elnevezésű vitorlázómodell tervrajza is, amelyik a lap 1953. júniusi számában jelent meg. Buiu Ioan egyébként a modellezés időszerű problémáiról, elméleti kérdésekről és a külföldi szakajtóban megjelent modellező újdonságokról is számos cikket jelentetett meg.

Az 1952-es év említésre méltó kolozsvári modellezősikereit a július 20–27. között megrendezett bukaresti bajnokság eredményezte. Ezen a bajnokságon Kaiser Róbert és Kiss Ernő első helyezést ért el a vitorlázó magas indítású, illetve a mechanikai motoros kategóriában. A gumimotoros verseny harmadik helyezettje Szentgyörgyi Zoltán lett. Kaiser Róbert győztes vitorlázómodelljét az 5. sz. ábra szemlélteti.

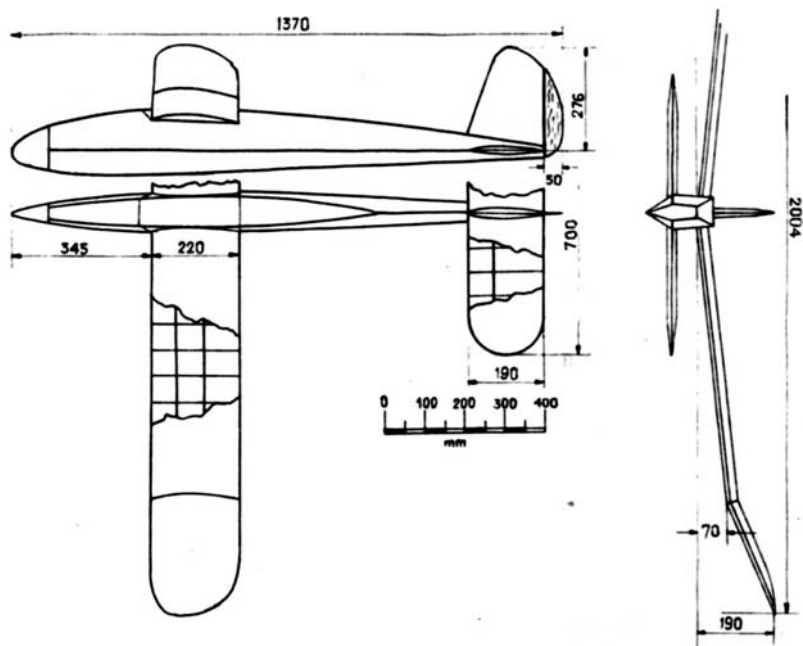
1953 júliusában a dezmeri lejtő újra a vitorlázómodellek országos bajnokságának színhelye lett. A megfelelő erősségű északnyugati szél és a kiváló lejtő nyújtotta kedvező lehetőségeket a versenyzőknek csak kis hányada tudta kellőképpen kihasználni. Ezek közé tartozott az addigi kiváló eredményei által már országszerte jól ismert Kiss Ernő is, aki 23 perc 38 mp-es remek eredményével fölényes győzelmet aratott. A csapatversenyt Kolozsvár 1825 ponttal nyerte, Bacău és Craiova előtt.

A Bukarestben megrendezett Világifjúsági Fesztiválon való részvételem ürügyén úgy ügyeskedtem, hogy sikerült háromhetes fizetéses szabadságot töltenem a câmpinai Modellező Központban. Új gumimotoros modelletem terveztem és építettem meg a három hét alatt. Ezt a válszárnyas, jól repülő gumisomat féltve tartogattam az elkövetkező országos bajnokságra, amelynek

színhelye a Ploiești mellett fekvő Blejoi község nagy kiterjedésű legelője volt.

A gumimotoros modellek versenyében új géppel a második helyen végeztem, és a vitorlázómodellek síkvidéki versenyén *Szuper Harkály* nevű géppel első lettem. Akkor még nem tudtam, hogy milyen lényeges változások fognak bekövetkezni a közeljövő versenyzési rendjében.

A blejoi-i legelőn lebonyolított országos bajnokság emlékezetes eseménye volt, amikor Bedő Sándor kedves barátom bemutatta első billenő csillapító vitorlázómodelljét, az ún. determalizátort, „magyarul” termikféket. Ennek a nagyon ötletes, de zseniálisan egyszerű megoldásnak az a lényege, hogy a szabadon repülő modelleket a startonként maximált 3 perces repülési idő elteltével leszállásra készítse. Ez olyanformán válik lehetővé, hogy a 3 perc elteltével a modell vízszintes csillapítója egy kis óraszerkezet (autoknips) „parancsára” 40°-os szögbe felcsapódik, a szárnyról leszakad a felhajtóerő, és a gép egy-két hosszanti lengés után ejtőernyőszerűen a földre ereszkedik. Ezt az időzítési rendszert a skandináv modellezők dolgozták ki, és az újonnan megjelent FAI-, illetve CIAM-szabályzat bevezetése óta kizá-



5. ábra. Az 1952-ben rendezett országos bajnokság győztes kolozsvári vitorlázómodellje (Kaiser R.)

rólagos népszerűséget élvez. Az első időkben a determalizátort gyűjtőzsinórral (és taplóval) működtették, később aztán a speciálisan gyártott kis időzítőórák vették át ezt a szerepet.

A külföldi szaksajtóból is bőven értesültünk a nemzetközi modellezőforum (CIAM) új versenyszabályzatáról, amelyet minden tagország azonnal alkalmazott. A három szabadon repülő kategória (vitorlázó F1A, gumimotoros F1B, és mechanikai motoros F1C) versenyein ezentúl a résztvevők 5 hivatalos, maximálisan 3 perc időtartamú startot teljesítenek. Minden versenyző végeredményét az 5 start másodperceinek összege alkotja, s az egyéni verseny végső sorrendjét ezen összegek csökkenő sorrendje alapján állítják össze. Ez a korszaknyitó új szabályzat tette szükségessé a billenő csillapító alkalmazását, ugyanis minden versenyzőnek érdeke, hogy modellje a 3 perc elteltével földet érjen és így alkalma legyen mind az 5 start elvégzésére. Az új szabályzat megalkotói arra is gondoltak, hogy az esetleges időzítési hibákból kifolyólag „elszökött” modellek gazdái ne kényszerüljenek feladni a versenyt, hanem a tartalékmodell segítségével tudják folytatni a küzdelmet. Tehát minden versenyző 2 modell bevetésére jogosult.

A kategorikus változások valóban teljesen új korszakot nyitottak a repülőmodellezés történetében. Az új szabályok alkotóit az a megfontolás vezette, hogy minél hathatósabban tudják kizárni, kiszűrni a szerencse tényező eddig játszott szerepét, és ezáltal lehetőséget biztosítani a jó modellel rendelkező, jól felkészült versenyzők érvényesülésére.

Ha jól átgondoljuk az új szabályzatban lefektetett bölcs elveket, akkor meggyőződünk arról, hogy a CIAM a szabadon repülő modellek versenyének lebonyolítását a lehető legigazságosabb alapokra igyekezett helyezni.

## IV. fejezet (1954–1961)

### A haza védelmét támogató önkéntes szervezet (AVSAP) átveszi a repülősportok irányítását

#### IV.1. Új szervezés, új vezetők

**Kezdeti elbizonytalanodás. A szakfolyóirat hiánya. Beindul a Pionírház modellezőkörének munkája. A Herbák-modellezők gyászsa**

A második világháború utáni nehéz évek forgatagában a leigázott kelet-európai országok kommunista diktátorainak utasítására a politikai, gazdasági és kulturális élet vezetői szolgálat módjára igyekeztek lemásolni a szovjet mintát. Ezáltal jutottunk oda, hogy 1953 végén a szovjet DOSAAF szervezet példáját követve, országunkban is megalakították a tömegmozgalmi alapra helyezett AVSAP szervezetet. Honvédelmi szervezetről lévén szó, vezetését a hadseregből átvézenyelt hivatásos tisztek végezték, akiket munkájukban nagy létszámú tartalékos tisztikar is segített. A Bukarestben székelő Központi Szervező Bizottság a megyei és rajoni szervezeteken keresztül fejtette ki tevékenységét.

Szerteágazó programtervezetében az AVSAP a technikai sportok irányítását és felügyeletét is gyakorolta, tehát a repülősportok minden ága hatáskörébe tartozott.

Egy valódi országos távlati fejlesztési programot már régóta nélkülöző modellezősportunk továbbra sem számíthatott jelentősebb előrelépésre. A változás utáni első jelek arra engedtek következtetni, hogy továbbra is a sportrepülés megtűrt mostohagyermekai maradunk és létezésünk a sportrepülésnek szánt költségvetési százalék morzsáitól fog függni.

A meg nem oldott régi gondok és problémák továbbra is követtek. Modellezősportunk terjesztését és fejlődését igen kedvezőtlenül befolyásolta a sokat hangoztatott szakfolyóirat hiánya. Az állandó átalakulásban lévő repülési szaklap, az *Aviația*, *Aviația sportivă*, *Aripile patriei*, majd az AVSAP általános folyóiratává vált *Pentru apărarea patriei* és végül a technikai sportok havi szemléje, a *Sport și tehnică* egy-egy modellezőtárgyú írásával, tudósításával vagy ritkán megjelent tervrajzával távolról sem tudta kielégíteni jogos igényeinket. A modellezési szaklap hiányát számtalan esetben szóvá tettük, és próbáltunk konkrét javaslatokat tenni annak beindítására, de előterjesztéseinket minden esetben a szűkös anyagi keretekre való hivatkozással elutasították.

A gyakori átszervezések modellezősportunk központi irányításában labilis állapotot idéztek elő. Egyik vezető a másikat követte, s ez a roppant erősen érezhető bizonytalanság a központi irányító munka szétesését eredményezte. Modellezésünk gondjai iránt igen csekély érdeklődést lehetett tapasztalni a „magasabb polcokon” ülő vezetők részéről s ez a nemlétező reánk figyelés nagy károkat okozott sporttevékenységünknek. A központi vezetésben teljesen ismeretlen fogalom volt az ún. modellezőosztály megnevezés, ugyanis hosszú évtizedeken keresztül ügyeinket, bajainkat, problémáinkat csupán egy oda kinevezett személy próbálta intézni. A környező országok hasonló szervezeteiben a modellezést irányító modellezőosztályok legalább 3–4 jól képzett szakember munkájára támaszkodtak.

Az ötvenes évek elején a román modellezés élére egy Dumitrescu Ion nevű, második világháborús hadipilóta került. Jóindulatú, segítőkész embernek ismertük meg, de a szükséges szaktudás hiánya az ő munkáját is beárnyékolta. Ilyen természetű „kinevezésekkel” a továbbiakban is találkozni fogunk, s gondolom, hogy ez a jelenség az elmúlt évtizedek gyakorlatában nem csak a sportvezetésben volt észlelhető.

1953-ban a Fötéren működő központi műhelyünket a Karolina téri Fások Klubjának egy sötét, udvari helyiségébe költöztették át. A Fötéren működő műhelyünk éppen központi fekvéséből kifolyólag vált a város modellezőinek kedvenc találkozóhelyévé, ami sportunk népszerűsítése szempontjából sem volt elhanyagolható tényező. Az akkori idők és az utána következő évtizedek diktatórikus, önkényes intézkedéseit viszont csak elfogadni lehetett, megváltoztatni nem. Negatívan befolyásolta további munkánkat az is, hogy meg kellett válnunk lelkes segítőnktől, Gherasim Nicolaétól, aki 1949 és 1953 között gondoskodott rólunk.

A modellezés népszerűsítése és tömegalapokra való helyezése terén az ötvenes évek elejétől kezdődően kiemelkedő munkát végzett Béni Attila. Az Irisz-telepi fiatalokat 1952-ben egy modellezőkör céljára kijelölt helyiségben oktatta a modellépítés fogásaira. A kör akkori tagjai közül Rázmán István, Simon János, Racskay Ferenc, Török József és Vernes Szabolcs nevét említem meg, de rajtuk kívül még számos fiatal szerzett itt hasznos ismereteket a modellezéssel kapcsolatban.

A kör tevékenységét 1953 végén egy sajnálatos esemény zavarta meg, azaz szüntette be. Egy Besztercéről Kolozsvárra helyezett AVSAP-aktivista (Chioresan) önkényesen beköltözött a modellezőkör helyiségébe. Az akkori nyomasztó lakáskörülmények közepette a történetek orvoslására nem kerülhetett sor.

Az Irisz-telepi modellezőkör tanulói ifjúságának egy része az ezután induló Pionírház modellező szakkörébe nyert befogadást.

Az elemi és általános iskolák növendékeinek iskolán kívüli hasznos foglalkoztatását a Tanügy által felügyelt Pionírház szakköreinek tevékenysége biztosította. Látogatottság szempontjából ezek közül is kiemelkedett a modellezőkör, melynek vezetését a már nagy tapasztalattal és pedagógiai érzékel rendelkező Béni Attila vállalta. A Házban működő összes szakkör tevékenységére érvényesített összes elv szerint a pioníroknak munkájuk során könnyedén játszva kellett ismeretséget kötniük az illető szakterület problémáival, s ezáltal alkalom nyílhatott arra, hogy majd később, további tanulmányaik során vagy azok befejezése után az itt szerzett ismereteket fejleszteni, illetve gyümölcsozttetni tudják. Tehát a Pionírházban kifejtett tevékenység nem kiképzést irányzott elő, hanem az élet különböző foglalatosságához kapcsolódó tudnivalók megismertetését célozta.

A pionírházi modellezőkör népszerűsítő tevékenysége sportunk fejlődésének szempontjából nagy fontossággal bírt. A különböző helyi tömegversenyeken megjelenő pionír modellezők között számos tehetséges, rátermett ifjúval találkoztunk. A kör vezetője, aki már nagy tapasztalattal rendelkezett, a csoportok foglalkoztatásának programját úgy állította össze, hogy az ügyesebbek és tehetségesebbek teljesítménymodellek építésével is foglalkozzanak.

A kör munkáját mi is szem előtt tartottuk, és ha lehetőségeink megengedték, akkor olyan anyagokkal segítettük a Házat, amiknek beszerzése nekik általában nehézségbe ütközött. A szoros együttműködésnek állandóan észrevehető eredményei mindnyájunkat megörvendeztetek.

A hosszú évtizedek alatt a Pionírház modellezőköre számos tehetséges és szorgalmas versenyzőt tudott kinevelni, akik közül többen a helyi, városok közötti és országos bajnokságok versenyeiben tűntek ki eredményeikkel. Hosszú lenne mindnyájukat felsorolnom, s ezért csupán Rázmán István, Bálint Sándor, Bálint Béla, Török Árpád, Sándulescu Constantin, Turánicz Péter, Madru József, Ilyés György, Nagy István, Réthy Csaba, Szabó Gyula, Béni Attila II, Balog Ádám, Decanovici Oleg, Nicodim Ioan, Nicodim Gheorghe, Pojar Dorel, Nicolov Marian, Chiorean Lucian, Hollok Gyula, Hollok Péter, Csibi Vencel, ifj. Maurer Gyula és Körmendi Csaba nevét említem, azokét, akik közül többen repülőmodellező pályafutásuk legeredményesebb éveit a Tehnofrig Sportegyesület modellező szakosztályában folytathatták.

1954 tavaszán súlyos veszteség érte a kolozsvári repülőmodellezést. Rövid, de súlyos szenvedés után elhunyt Üveges János, a Herbák-modellezők vezetője, a kör oktatója, a kiváló felkészültségű fiatal sportember. Távozását a földi életből városunk modellezői nagy megdöbbenéssel és részvétellel fogadták.

Halála után a Herbák üzem modellezőinek vezetését Rákosi Tibor vette át, aki a kör megszűnéséig (1963) töltötte be körvezetői szerepét. Modellezőműhelyük kezdetben az ún. Palotában volt, majd egy lakótelepi tömbház pincéjébe költöztették őket, egy olyan helyiségbe, amelyik egészségügyi szempontból egyáltalán nem volt megfelelő. A kör élénk tevékenysége elsősorban a körrepülő modellek építésére összpontosult, de többen foglalkoztak



szabadon repülő modellekkel is. A kör szorgalmas tagjai közül Magyar Jénő, Ősz József, Horváth József, Szilávis József, Nagy Gábor és Dálya András nevét említem, de rajtuk kívül még többen képezték ennek a jelentős modellezőcsoportosulásnak a tagságát.

Az üzem és az akkor virágzó sportegyesület vezetősége megértéssel támogatta a kör működését, és különböző nehezen beszerezhető anyagok (ago, éter, különböző lakkok stb.) ingyenes kiutalásával enyhítette a modellezők örökös gondjait. Fegyveress József, az üzem egyik részlegének főnöke, az Unitárius Kollégium egykori modellezője, a kör részére kiutalt anyagok kiadásának fő szorgalmazója volt.

## IV.2. Új szabályzat, új versenyek

### Őszinte barátaink és támogatóink

A szabadon repülő modellek és versenyek új nemzetközi szabályzata gyökeres változtatásokat igényelt mind a modellek tervezését, mind azok kivitelezését illetően. Rá kellett térni az új szabályzat által kijelölt útra, de ez a rátérés néha megtorpanásokhoz vezetett, s a kellő tapasztalatok hiánya érezhetően csökkentette a versenyek színvonalát.

A kezdeti nehézségek áthidalását és az új szabállyal való megbarátkozást tűzte ki célul a marosvásárhelyi Repülő Klub vezetősége azzal a modellversennyel, amelyet Kolozsvár és Marosvásárhely versenyzőinek részvételével bonyolítottak le 1954. május 22-én a marosvásárhelyi repülőtéren, a vitorlázó modellek A2 (F1A) kategóriájában. Ennek a versenynek történelmi jelentősége annyira kiemelkedő volt, hogy teljes eredménylistáját fontosnak tartom közreadni:

|                    |        |     |     |     |     |     |        |
|--------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 1. Mateiu D.       | Kvár   | 125 | 180 | 180 | 137 | 131 | 735 mp |
| 2. Hints O.        | Mvhely | 180 | 91  | 180 | 0   | 0   | 451 mp |
| 3. Benedek I.      | Kvár   | 94  | 125 | 180 | 54  | 75  | 429 mp |
| 4. Csergő T.       | Mvhely | 77  | 86  | 30  | 180 | 44  | 417 mp |
| 5. Bedő S.         | Mvhely | 156 | 60  | 55  | 24  | 68  | 363 mp |
| 6. Kaiser R.       | Kvár   | 61  | 120 | 180 | 0   | 0   | 351 mp |
| 7. Lakatos K.      | Mvhely | 52  | 86  | 26  | 72  | 81  | 317 mp |
| 8. Szentgyörgyi Z. | Kvár   | 141 | 40  | 104 | 0   | 0   | 285 mp |
| 9. Chován L.       | Kvár   | 71  | 50  | 52  | 0   | 0   | 173 mp |
| 10. Teut M.        | Mvhely | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 mp   |

Ha jól megfigyeljük a táblázatban szereplő számokat, könnyen megállapíthatjuk, hogy Hints Ottó és Kaiser Róbert modellje a harmadik start alkalmával a 3 perces repülési idő után nem időzített, termikbe került és „elszökött”. Tartalékmodell hiányában az utolsó két indítást már nem tudták

elvégezni. Tartalék modell „bevetésével” a verseny győztesei is lehettek volna. A többi versenyzőnél fellelhető 0 startok szintén a tartalék modell hiányáról tanúskodnak. Ugyanakkor a sok perc alatti start még mindig a régi versenyzési stílust tükrözi, ami abban nyilvánul meg, hogy a versenyző az indítókábel segítségével a modellt felvontatja és rögtön le is kapcsolja, függetlenül attól, hogy az termikben vagy leáramlásban van. Ez a stílus, ez a versenyzési mód még jó ideig volt megfigyelhető az A2-es versenyeken, s ezt követően, az ötvenes évek vége felé, a képzettebb versenyzők már úgy próbálták elérni a 180 mp-es „totálokat”, hogy addig szaladtak nejlonzsinórral vontatott modellel, amíg emelést találtak és akkor oldottak. Ez jelentette az A2-es versenyzési mód második szakaszát, de harmadik szakasz is létezik, amiről a következő fejezetben fogok szólni.

Erre az emlékezetes marosvásárhelyi versenyre Pleiniceanu Radu őrnagy, a városi AVSAP szervezet egyik aktivistája is elkíserte a kolozsvári csapatot. Személyében igen képzett, intelligens és rokonszenves embert ismertünk meg, aki az elkövetkező években is hűséges segítők maradt. Rajta kívül még Décei Árpád városi elnök nevét említem, a lelkiismeretes és tettekre szorgalmas aktivistáét. Tevékenységünknek ő is hű támogatója volt. Mindkét embert őszinte barátként tartottuk számon.

### **IV.3. Nyugati nemzetközi versenyen való szereplésünk továbbra is nehezen megvalósítható álom marad**

#### **A moszkvai verseny és ami utána következett**

Ezekben az években számunkra csak a szocialista országokban rendezett nemzetközi repülőmodell-versenyek jelentettek kiutazási lehetőséget s ezen keresztül kapcsolatfelvételt a szomszédos országok modellezőivel. A FAI-nál hivatalosan bejegyzett Román Repülő Szövetséget tagdíj nemfizetés miatt felfüggesztették, s ebből kifolyólag a nyugati országokban megtartott versenyek számunkra elérhetetlenek voltak. Tudomásunk van arról, hogy emiatt számos külföldi meghívást kellett visszautasítani, amíg aztán az ötvenes évek vége felé, a tagdíjprobléma rendeződése után, nyitva állhatott (volna) az út a világversenyeken történő szerepléseink előtt. Sajnos az út továbbra is zárva maradt, és ezentúl még sokáig a probléma tabuként szunnyadt a központi vezetés agytekervényeiben.

Mi sem bizonyítja jobban ezt a sztálini vasfüggöny-politikát, mint az, hogy a szocialista országok 1958-ban Budapesten és 1959-ben a lengyelországi Lesznóban rendezett nemzetközi versenye a román válogatott távollétében zajlott le. Ez az elzárkózó, primitív szemléletmód jellemezte hosszú évtizedeken keresztül az irányunkban megnyilvánuló központi „gondoskodást”. Az is megszokott jelenség volt, hogy hébe-hóba külföldre utazó román

modellezőválogatottat nem sportágunk országos vezetője kísérte, hanem a központ által kijelölt, politikailag sokkal megbízhatóbb személy.

1954. augusztus 29. és szeptember 4. között Moszkvában rendezték meg a szocialista országok III. nemzetközi modellversenyét. Előző évi eredményeim alapján és is „behívót” kaptam a Câmpinán működő modellezőközponthoz rendezett felkészítő táborba.

Az új FAI-szabályzatnak megfelelő versenymodelljeink tervezésére és építésére kellett idő állott rendelkezésünkre. Nem volt könnyű dolgunk, mert az új szabályzat előírásai számunkra még nagyon szokatlanok voltak. Valószínű ezért éreztem azt, hogy munkám nem elég eredményes, mert az elkészült A2-es vitorlázómodelljeim berepítése közben észlelt különböző apró rendellenességek közérzetemet nagyon kedvezőtlenül befolyásolták.

Testre szabott, kiváló, sötétkék szövetből készült formaruhába öltözve (visszatérésünk után az öltönyöket be kellett szolgáltatnunk!), 5 órás repülőút után (az AEROFLOT IL-14-es gépével) megérkeztünk a vnukovói repülőtérre, ahol senki sem várt, mert valami itthoni „rövidzárlat” miatt a szovjet rendezők nem tájékoztatták érkezésünkről.

Válogatott csapatunk vezetését 2 hivatásos politrukra és „álcázási szándékkal” az aradi Curtu Petre barátunkra bízta. Sportunk akkori országos vezetőjét (Dumitrescu Ion) ez alkalommal is otthonfelejtették!

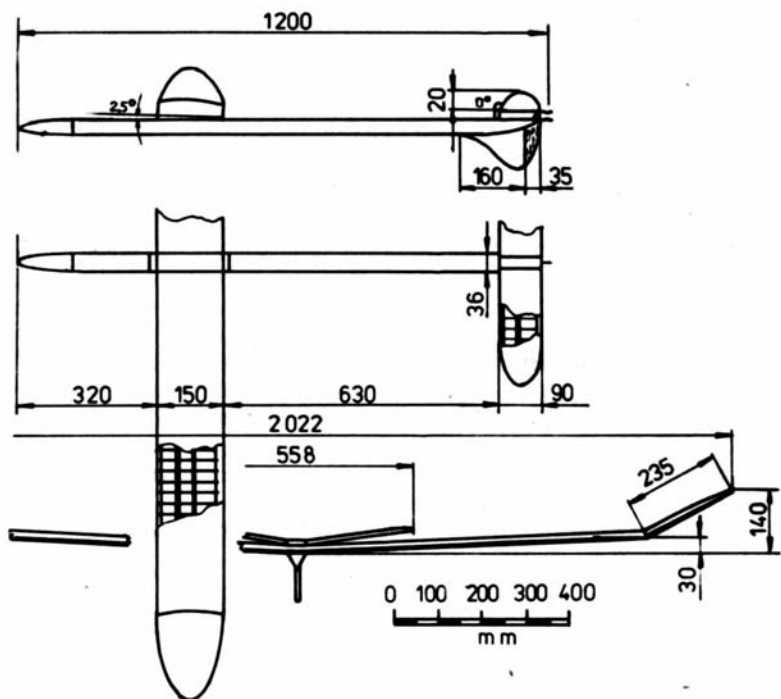
A nemzetközi találkozó mind az öt versenyszámát a tusinói repülőtérre bonyolították le.

Az első versenynap terhe, a vitorlázó A2-esek küzdelme az én vállamat nyomta. Régebbi aggodalmaim bebizonyosodtak, mert 536 mp-es gyenge teljesítményem csak a hatodik hely megszerzését biztosította. Kudarcomat én már a câmpinai felkészítő tábor tartama alatt megéreztem, s talán ez a stresszes állapot is nyomasztóan hatott versenyzési kedvemre, amire még a hideg, borús, szeles idő is kedvezőtlen hatást gyakorolt.

Erre a versenyre a Kínai és Koreai Népi Köztársaság csak megfigyelőket küldött. A versenyszámok lebonyolítása után, nem tudom, kinek tanácsára, modelljeinket testvéri segítség gyanánt a koreai megfigyelőknek ajándékoztuk. Akkor nem sejtettük, hogy a népi Korea modellezői világbajnokságok első számú esélyeseiként fogják uralni a szabadon repülő kategóriákat!

A kudarc nem szegte kedvem. Mi modellezők a sikertelenségből is mindig tanulunk. Világosan láttam már az utat, amit követnem kell. Gyorsan hozzáfogtam új A2-es modellem tervezéséhez, és 1955 telén rajzasztalonon már készen állott a *Kobra* (6. sz. ábra) tervrajza.

Ezt a gépet igen nagy körültekintéssel terveztem, és elképzeléseimbe eddigi tapasztalataim minden lényeges pontját sikerült belefoglalnom. A szárnyban alkalmazott B-8556-b profil kiváló, lassú repülést és igen kedvező merülősebességet eredményezett. Idézem Hints Ottó barátom rövid, tömör véleményét, amelyet az 1956-ban írt *Repülőmodellezés* című könyvének 171. oldalán fejtett ki modellemről: „Legjobban sikerült A2-es vitorlázónk, a



6. ábra. Az első kolozsvári modern A2-es vitorlázó modell, a Kobra (Benedek I.)

*Kobra* (Benedek István, Kolozsvár) az újabb kiadású B-8556-b szelvénnnyel érte el a kitűnő 3 perc 20 mp-es átlagteljesítményét.”

A szocialista országok 1955. évi nemzetközi versenyére a központi vezetés a Dudești-Ciopelea repülőtéren válogató versenyt rendezett. A válogatóra Kolozsvárról három versenyzőt hívtak meg: Kiss Ernőt a mechanikai motoros, Rákosi Tibort a 2,5 cm<sup>3</sup>-es körrepülő sebességi és személyemet a vitorlázó A2-es kategória képviselőjében.

A verseny napján borús, nedves idő nehezítette dolgunkat. Tökéletesen berepített *Kobra* vitorlázómmal bizakodva vártam a startok megkezdését. Segítőm Kiss Ernő volt. Első indításom jól sikerült, modelletem emelésben sikerült leoldanom. A három perc elteltével a csillapító nem billent, s a *Kobra* tovább emelkedve eltűnt az időmérők szeme elől. Most, negyven év távlatából azon töprengek, hogy a meg nem gyújtott időzítőzsinór vagy a

repülés közben kialudt gyújtózsínór miatt vesztettem-e el féltve őrzött modelletemet. Ki tudna erre a kérdésre ma feleletet adni?

Kiss Ernő a válogatón elért jó eredménye alapján bekerült a kiutazó csapatba és a Csehszlovákiában rendezett versenyen 755 mp-es teljesítménnyel a 4. helyet szerezte meg.

#### **IV.4. A jó modellmotorok és a szakirodalom hiánya**

##### **Hazai kezdeményezések és megvalósítások. Egy emlékezetes kolozsvári körrepülőverseny. Nagy sikerű kolozsvári repülőmodellkiállítás és ennek sajtóvisszhangja**

Országunk modellezősportja mindig jó pár éves lemaradásban szenvedett a többi ország, de kiváltképpen a nyugati államok modellezőinek újdonságaival szemben. Ez a megállapítás elsősorban a körrepülő modellek kategóriáira vonatkozik, ahol a nemzetközi mezőny színvonala az ötvenes évek derekán már messze a mi versenyzőink eredményei fölé kúszott. A behozhatatlan lemaradásnak két alapvető oka volt: a kiváló minőségű külföldi motorok teljes hiánya és a különböző rendű-rangú külföldi versenyekről való következetes távolmaradás. Ezáltal az a bizonyos nivóbéli különbség nyilván nem csökkent, hanem lassan, de biztosan nőtt tovább, addig, amíg a román körrepülő versenyzők teljesen eltűntek a nemzetközi versenyek és világbajnokságok indulói közül.

Ezt az áldatlan helyzetet többen próbáltuk orvosolni. Ügködésünk csupán a külföldi motorok megvásárlását és behozatalát jelenthette, de ezek is általában Magyarországon vásárolt, használt nyugati motorok voltak, és csak a helyi igények kielégítését tették lehetővé. A magyar gyártmányú MOKI motorsorozatról is sikerült egypár példányt behozni, s ezekkel a teljesítményeket is jelentősen lehetett javítani.

A kínzó motorhiány enyhítését igyekeztek elősegíteni azok, akik a hazai motorgyártás alapjait próbálták lerakni. Ezek közül kiemelkedik Craioveanu George neve, akinek 2,5 cm<sup>3</sup>-es öngyulladásos motor tervét a bukaresti IOR gyár egyik üzemrészlegében aránylag csekély számú szériában gyártották. Ezt a motort az ötvenes évek derekán mind a körrepülő modellek (sebességi) kategóriáiban, mind a szabadon repülő mechanikai motoros kategóriákban eredményesen lehetett használni. A szakvélemények is a hasonló úrtartalmú külföldi motorok méltó társának tartották.

Egy másik dicséretes kezdeményezés a brassói Steagul Roșu üzemben indult, ahol egy 5 cm<sup>3</sup>-es motor gyártásába kezdtek. Ebből is készült egy kisebb széria.

Mindkét ipari egységben a motorok további gyártását valószínűleg a megfelelő hatékonysági tényező hiánya miatt beszüntették.

A használható, modern szakkönyvek terén is nagy hiányosságok mutatkoztak, de legnagyobb hibának az tudható be, hogy a hazai repülőmodellezés jó felkészültséggel rendelkező személyei közül csak igen elvétve akadt egy-egy lelkes, segítőkész modellező (Lăzărescu Mihai, Hints Ottó), aki tollat ragadott volna és tudását, tanácsait, tapasztalatait könyv formájában átadta volna a felnövekvő nemzedéknek.

Mentő megoldásként hatott viszont egypár külföldi modellező szakkönyv fordításban való megjelentetése. A szovjet Mikirtunov-Kosztenko könyve, a *Repülőmodellek*, továbbá a magyar Kún László *U-control modellek* és Jászai Sándor *A repülőmodellek tervezése* című könyve jelentős segítséget nyújtott a hazai modellezőknek.

A kiváló tudású versenyző Lăzărescu Mihainak a gumimotoros modellek tervezéséről írott könyve értékes tudnivalókat tárt az érdeklődők elé. Említést érdemel még Romulus Alexandrescu *Prietenii cu aripi* című könyvecskéje, amelyben a pionírkorú repülőmodellezőknek nyújt hasznos tanácsokat.

Hints Ottó 1956-ban írt egy kiváló, minden akkori aktuális problémát felölelő modellező szakkönyvet *Repülőmodellezés* címen. A benne foglaltak még ma is, 38 év távlatából tökéletes irányt szabnak mind a kezdőknek, mind a haladóknak. A könyv U-control modellekkel foglalkozó fejezetét, társszerzői minőségben, Kiss Ernővel együtt írtuk meg. Ezt a nagyon értékes, nagy gonddal megírt és szerkesztett könyvet sajnos nem fordították le román nyelvre. A könyv mellékleteként megjelentetett tervrajzok az akkori idők legjobb repülőmodelljeit adták közhírré.

A megbízható, kipróbált tervrajzok is a hiánycikkek listáján szerepeltek. Nem történt központi intézkedés arra vonatkozóan, hogy tervrajzsorozatok kiadásával járuljanak hozzá a modellezőkörök munkájának egységesítéséhez. Ezek hiányában a hiányos tapasztalattal rendelkező modellezők olyan gépeket terveztek, amiknek kivitelezése lehetséges volt, de berepítésük nem.

A körrepülő kategóriákban észlelt lemaradás okozta kritikus helyzet javítását célozta a kolozsvári Herbák-sporttelep tenispályáin rendezett városok közötti U-control verseny. Az ország 7 városából összesen 30 versenyző állt starthoz. A verseny szervezésében és lebonyolításában igyekeztünk minden eddigi tapasztalatunkat érvényesíteni. A versenyzők elszállásolását és étkeztetését a sporttelep területén tudtuk biztosítani, s ez a megoldás soha nem tapasztalt, kedvező hangulatot tudott teremteni a résztvevők körében.

Az elért eredmények közül messze kiemelkedett Craioveanu George 164,759 km/h új országos rekordja a 2,5 cm<sup>3</sup>-es sebességi kategóriában. A második helyet Rákosi Tibor 146,938 km/h sebességgel szerezte meg. Craioveanu modelljében IOR-motor működött.

A versenynek nagy közönség sikere is volt, a két nap folyamán több mint 2000 néző volt szemtanúja a nívós küzdelmeknek.

Idézem a kolozsvári Igazság című napilap egyik számából azt a pár mondatot, amit László Ferenc írt a versenyről: „Amint azt már megírtuk,



Újvári József Pipi nevű, 1944-ben épített gumimotoros modelljét indítja



A Román Népköztársaság első válogatott modellező csapata, a népi demokráciák első nemzetközi repülőmodell-versenyén a hajdúszoboszlói repülőtéren 1949-ben. Földön ülők, balról jobbra: Budai András, Újvári József, Anania Moldoveanu, mögötte Üveges János, Hints Ottó és Anatol Delinszky (csapatkapitány).

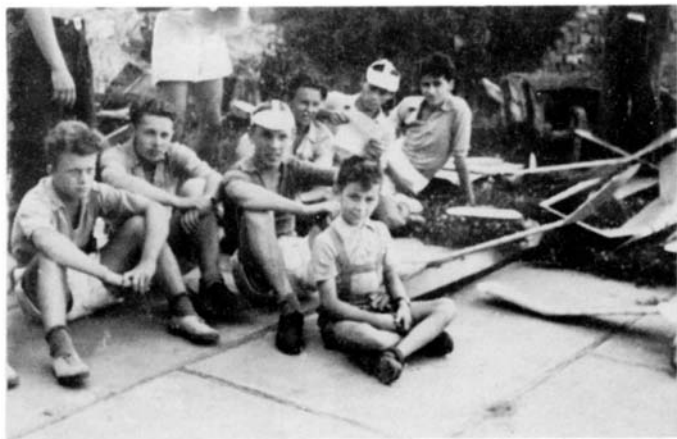


Kaiser Róbert országos időtartamrekordot (1 óra 07 perc) repült gumimotoros modelljével.

Indításra készítik elő a gumimotoros modellt.  
(Kaiser Róbert és Béni Attila)



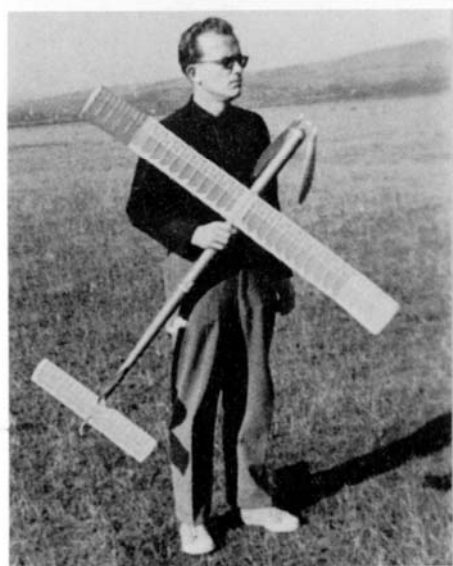




Az 1953. évi lejtőbajnokság  
kolozsvári résztvevői. Az  
előtérben Babeş Victor;  
balról jobbra: Nagy Gábor,  
Kaiser Róbert, Bányász  
József, Rákosi Tibor, Üveges  
János és Moş Ioan.

Turánicz Péter, a kiváló  
eredményeket elért  
„TÖRPE” A1-es vitorlázó-  
modellrel.





Bedő Sándor (Marosvásárhely) és a szerző 1956 tavaszán a Bukarest melletti egykori Popești-Leordeni sportrepülőtéren, egy nemzetközi repülőmodell-verseny előkészítő táborának edzőreпитésén.

Az első balzacso törzsű kolozsvári gumimotoros modellel a szerző a szamosfalvi repülőtéren 1959-ben.



Muscă Mihai indításra  
készíti elő  
műrepülő modelljét.



Pop Eugen a szabadon repülő  
modellek bécsújhelyi  
világ bajnokságán 1973-ban.



Rázmán István mechanikai motoros modelljét indítja a szabadon repülő modellek bécsűjhelyi világbajnokságán 1973-ban.



A Tehnofrig Sportegyesület modellező szakosztályának győztes csapata az 1979-ben rendezett „NAPOCA KUPA” versenyen. Balról jobbra: Pop Eugen, Nicodim Ion, a szerző és Arghir George.

Rímóczi Ferenc mechanikai motoros modelljét indítja a dezméri sportrepülőtéren.





A „SZALONTA KUPA” szabadonrepülő-modellverseny győztes kolozsvári Tehnofrig csapata. Balról jobbra: Rázmán István, Rimóczi Ferenc, a szerző, Nicodim Ion és Pop Eugen.



Arghir George és Pop Eugen mágnesirányítású vitorlázómodelljeikkel a dezmeéri lejtőn.

Craioveanu George a sebességi versenyben a múltnak adta át az eddig érvényben lévő országos rekordot. Craioveanu egyébként nagyszerű formáról, alapos felkészülésről tett bizonyosságot az egész verseny folyamán. Három számban indult, és ugyanannyiban szerezte meg a győzelmet. A fővárosi modellező valóban kimagaslóan a legjobb teljesítményt nyújtotta szombaton és vasárnap. Önkéntelenül is felvetődik a kérdés: miért nem neveztek be őt a Brüsszelben éppen a kolozsvári versennyel egy időben folyó Európa-bajnokságra? Hogyan várható fejlődés egy ilyen kiváló versenyzőtől és általában a válogatott többi tagjától, ha nem biztosítják számukra azt, hogy minél több nemzetközi versenyen mérjék össze tudásukat a sportág legjobb külföldi képviselőivel?” Íme, a jószemű sportújságíró hogyan ítéli meg a már előbb említett elszigeteltségünket a nemzetközi versenyekről.

Csak sajnálattal tudok visszagondolni arra, hogy ez a sikeres U-control verseny csupán biztató kezdetnek bizonyult, aminek soha többé nem lett folytatása.

Az 1955-ös év egy másik nagy jelentőségű kolozsvári modellezőeseménye az ARLUS Egyetem utcai székházában rendezett repülőmodellező kiállítás megnyitása volt. Ez a rendezvény egy kiválóan irányított kollektív munka eredményeként valósulhatott meg. A modellezés népszerűsítése szempontjából kiváló szolgálatot tett és tevékenységünket színesebbé tudta varázsolni.

Teljes egészében közreadom László Ferenc sportújságíró méltatását erről a kiállításról, amelyet az Igazság egyik 1955-ös számában írt *Repülőmodellezők kiállításán* címmel: „Magasabbra, gyorsabban – ez a jelszó ötlük először az ember szemébe a kolozsvári repülőmodellezőknek az ARLUS székházában rendezett kiállításán. És amint a kiállított, különböző típusú, szebbnél szebb kivitelezésű repülőmodellek, tervrajzok, a különböző versenyeken készült fényképek között sétálunk, egyre jobban meggyőződünk afelől, hogy fiatal repülőmodellezőink nemcsak hirdetik, hanem meg is valósítják ezt a jelszót.

Számos értékes serleg, emlékveret, érem és oklevél hirdeti a kolozsvári repülőmodellezőknek az utóbbi években elért nagyszerű eredményeit. Számos országos csúcs, még több bajnoki cím és nemzetközi versenyeken elért győzelem és helyezés bizonyítja, hogy a kolozsvári modellezők az ország legjobbjai közé tartoznak.

Ifjak érkeznek a terembe, érdeklődéssel tekintik meg a szép kivitelezésű modelleket, amelyek a szaktudáson kívül nagyfokú pontosságot és türelmet kívánnak meg tervezőjüktől és építőjüktől. Nagyon sok olyan modell látható a teremben, amelyet maguk a kolozsvári modellezők terveztek. Éppen egy ilyen modellt mutat a vezető a látogató csoportnak.

– Ezt a vitorlázómodellt Benedek István országos bajnokunk készítette, saját tervei alapján – mondja –; számos versenyen ért el szép eredményt vele...

E modelltől kissé távolabb már bonyolultabb működési rendszerű modellek hívják fel magukra a figyelmet. Egy tíz darabra szétszedhető gumimotoros modell előtt különösen sokan állnak meg. A modellt Üveges János, fiatalon elhunyt országos bajnok készítette, és szép eredményeket ért el ezzel a modelljével is.

Ugyancsak nagy feltűnést kelt Kaiser Róbert modellje, amely az első a maga nemében az egész országban: két gumimotor működik belsejében, ami természetesen meghosszabbítja repülési idejét. Önműködően hátracsukódó légcsonar teszi még értékesebbé és előnyösebbé a modellt.

Nagy nézőközönsége van Szentgyörgyi Zoltán hőlégsugaras modelljének is. Ez a fajta modell nem tekinthet vissza hosszabb múltra nálunk. Éppen ezért nagyon értékesnek kell tekintenünk Szentgyörgyi modellje mellett Bica Alexandru saját maga készítette 750 köbcentis hőlégsugaras motorját is.

Ha már a különleges modellekről szoltunk, álljunk meg egy fénykép előtt, amely Reisinger Ferencet ábrázolja, kezében az első kolozsvári U-control modellel. Ma már sorozatban gyártják a modell működéséhez szükséges motorokat a sztálinvárosi Steagul Roşu gyárban.

Üvegszekrényben csillogó hátú, átlátszó modellek láthatók. Ezek a lepkesúlyú, zárttéri versenyekre alkalmas, úgynevezett mikromodellek. Ezeknek súlya alig haladja meg az 1 grammot, sőt számos modell még ezt a „súlyt” sem éri el!

A terem közepén, egy eredeti nagyságú vitorlázógép tövében helyezték el a versenyzők a díjakat, egy másik helyen pedig a legutóbbi moszkvai nemzetközi versenyen készült fényképek láthatók. Díszes kivitelű kupák, vándorserlegek, márványlapra elhelyezett veretek, bajnokságot és országos csúcsot hirdető érmekek jelzik a kolozsvári modellezők tevékenységét. A budapesti, varsói és moszkvai nemzetközi versenyen részt vett kolozsvári modellezők díjai és emlékérmek is itt vannak.

Szépek az eredmények, szépek a díjak... Becsületos, lelkiismeretes munkát végeztek a kiállítás megszervezésében is a modellezők.”

## **IV.5. Modellezők mennek, modellezők jönnek**

### **Kudarc a bukaresti válogatóversenyen. Kárpótlás**

A Karolina téri helyiségben működő központi műhely tevékenysége az újonnan beszervezett tagokkal folytatódott. Tulajdonképpen generációváltásnak voltunk tanúi, mert 1955 végén két kiváló modellezőnk, Kiss Ernő és Szentgyörgyi Zoltán „modelljeiket szegre akasztották”. Távozásuk okát soha nem boncolgattuk.



A két alapember távozása utáni űrt hamarosan sikerült új tehetségekkel betölteni. Berbecaru Paul, a Trâmbițaș fivérek (Dorin és Mircea), a Muscă fivérek (Mihai és Constantin), majd később Antonescu Victor és Benea Mihai voltak azok, akik rátermettségükkel és szorgalmukkal rövidesen az élvonal tagjai közé kerültek. Közülük elsősorban Muscă Mihai tehetsége és szorgalma volt a legkiemelkedőbb, aki a klasszikus műrepülő kategóriában évtizedekig volt az ország legjobbja. Rajta kívül Berbecaru Paul gyors fejlődése és az országos élvonalba való betörése volt igen látványos.

Ebben az időszakban kapcsolódott be a kolozsvári repülőmodellező tevékenységbe Székely György is, aki modellt is épített és a kerekdombi általános iskola modellezőtevékenységének megindítását is szorgalmazta.

Az 1956-os év legjelentősebb modellezőeseményét a szocialista országok Budapesten megrendezett nemzetközi versenye jelentette. A kelet-európai országok legjobb repülőmodellezőinek versenyére az országos vezetés kategóriánként 2–2 versenyzőből álló válogatott keretet állított össze. Az időközben Câmpináról a fővárosi Augustus 23 Park egyik épülettömbjébe költöztetett Modellkísérleti Központban berendezett edzőtábor tartama alatt több válogatóverseny összeredménye alapján alakult ki a Budapestre utazó csapat.

Kolozsvárról Rákosi Tibor a 2,5 cm<sup>3</sup>-es sebességi, jómagam pedig a viortlázó A2-es kategória jelöltjeként kaptunk meghívást a felkészítő táborba.

A Modellkísérleti Központ tágas műhelyét is igénybe vettük, de ezt inkább a sérült modellek javítása céljából, mert a keret tagjai már mind kész modellekkel érkeztek Bukarestbe.

A kedvező májusi időjárás, a csend, ami körülvett, a jó repítési lehetőségek és nem utolsósorban a kifogástalan ellátás mind-mind hozzájárult kitűnő közérzetünkhöz.

A válogatóversenyeket a Popești-Leordeni repülőtéren általában a hajnali órákban rendeztük, azért, hogy modelljeink átlagteljesítményét az álló, termikmentes levegőben pontosan le lehessen mérni. Ez a módszer valóban modelljeink maximális teljesítményeinek megismeréséhez vezetett, de nem számoltunk azzal, hogy a nemzetközi versenyt napközben rendezik s ott a fel- és leáramlások drasztikusan csökkenthetik a legkiválóbb modellek teljesítményét is.

Az edzőtábor válogatóversenyeinek összesítése sem Rákosi Tibornak, sem nekem nem hozott sikert, s a válogatott csapat kolozsvári versenyző nélkül utazott el Budapestre.

Nem sokkal a nemzetközi verseny lebonyolítása után a központi vezetés az edzőtábor egy másik itthon maradt résztvevőjével együtt, a Iași városából jött Gaba Victorral, valószínűleg kárpótlásként, egy Csehszlovákiában rendezett ifjúsági táborba küldött, ahol a modellezésről egyetlen szó sem esett. A tábor a Magas-Tátrában, a lomnici csúcs tövében volt berendezve, és innen indultunk mindennap a különböző alpesi kirándulásokra. Prágában is jó pár napon keresztül ismerkedtünk az aranyváros nevezetességeivel.

## IV.6. Újabb versenyek, bajnokságok

### Európa-bajnokság Bukarestben. Egy érdekes sztori

1957-től kezdődően a clinceni-i sportrepülőtér a repülősportok minden ágának otthont biztosított. A rendkívül nagy kiterjedésű, jó talajú repülőtéren a motoros és vitorlázórepülő kiképzésen kívül ejtőernyős, valamint modellező tevékenység is folyt. A repülőtéri épületek szálláslehetőséget is tudtak nyújtani, az étkezde pedig nagy létszámú csoportokat tudott étkeztetni.

A szabadon repülő modellek 1957. évi országos bajnokságát ezen a repülőtéren bonyolították le.

A kolozsvári versenyzők ismét remekeltek. Mindhárom szabadonrepülő-kategória országos bajnoka kolozsvári versenyző lett! A vitorlázó kategóriát jómagam nyertem (785 mp), a gumimotoros versenyben Berbecaru Paul győzedelmeskedett (723 mp), a mechanikai motoros kategóriában pedig Mateiu Dorin kiváló teljesítménnyel (860 mp) lett országos bajnok. (Győztes modelljeink háromnézeti rajzát a 7. és 8. sz. ábra szemlélteti.)

A következő év országos szabadonrepülő-bajnoksága Marosvásárhelyen zajlott le. Itt sok babér nem termett számunkra, és csupán a vitorlázó kategóriában lehetett észrevenni, jelenlétünket. Muscă Constantin második (742), jómagam pedig harmadik (721) lettem.

Az őszi modellezőévad legnagyobb eseménye a clinceni-i repülőtéren megrendezett mechanikai motoros Európa-bajnokság volt. Az 1957. évi hasonló bajnokságot (Moszkva) Anania Moldoveanu nyerte, s ezért az 1958-as rendezést Romániának kellett vállalnia.

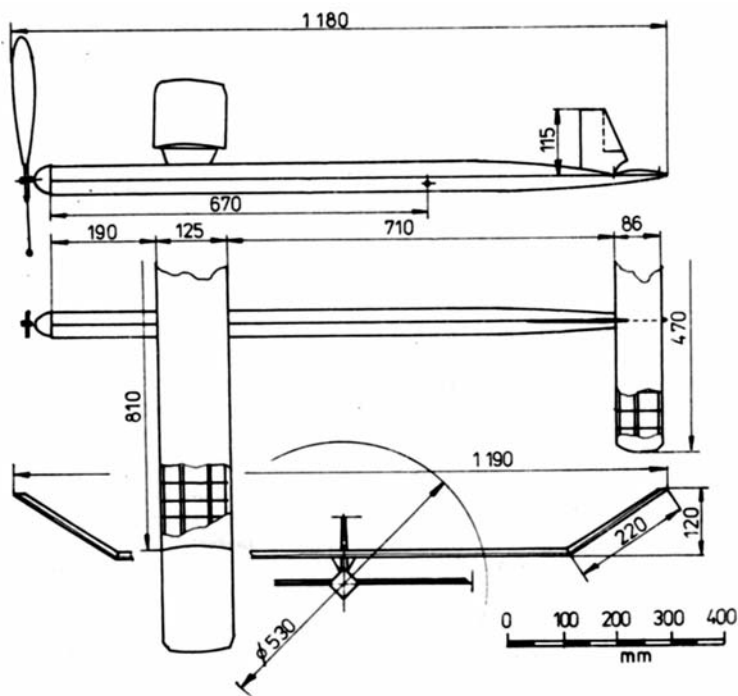
A központi modellezőbizottság határozata értelmében egy 10 fős válogatott keret szeptember első napjaiban a clinceni-i repülőtéren kezdte meg felkészülését a nagy jelentőségű találkozóra. A válogatott keret felkészítését és az edzőtábor vezetését az AVSAP Központi Repülőklub vezetősége reám bízta. Az edzőtáborba Kolozsvárról rajtam kívül még Mateiu Dorin mint ke-rettag kapott meghívást.

A központi vezetés kifogástalan körülményeket biztosított a válogatott csapat számára. A hatalmas kiterjedésű repülőtér, a modellek visszahozatalát segítő motorkerékpáros különítmény, a kényelmes lakószobákban való elhelyezés, a jól felszerelt műhely és nem utolsósorban a kiváló ellátás a legnagyobb igényeket is ki tudta elégíteni. Meggyőződésem, hogy ez volt országunkban a legkörültekintőbben megrendezett modellező edzőtábor.

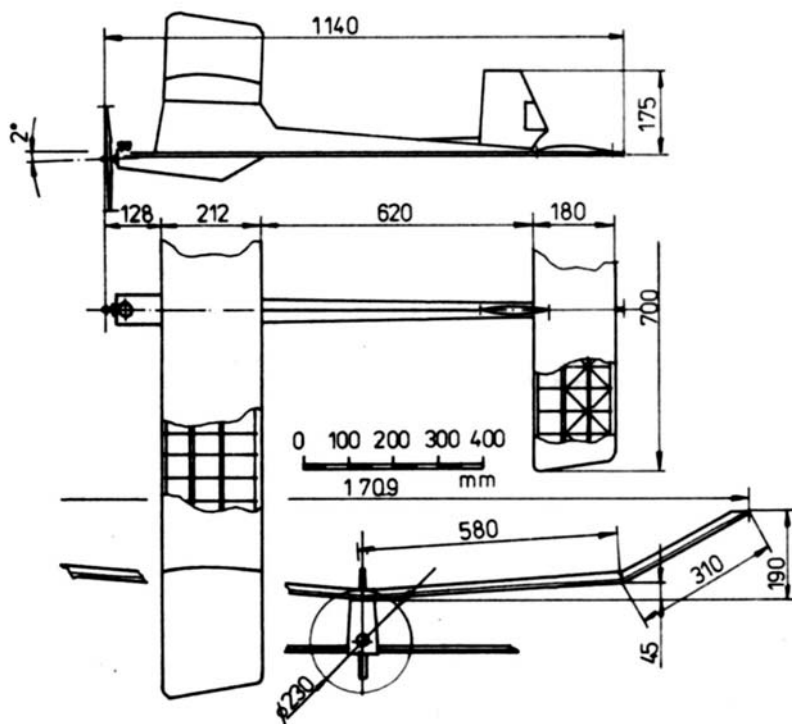
A meghívottak között Európa minden országa szerepelt, de Bukarestbe csak a Szovjetunió, Lengyelország és Jugoszlávia küldte el válogatottját. A négy válogatóverseny eredményei alapján jelöltem ki azt a két 4–4 fős csapatot, amelyik országunk színeit képviselte. Az első csapatban Moldoveanu Anania, Hints Ottó, Georgescu Ionel és Siegel Péter kapott helyet. Mateiu Dorin a második csapatnak lett tagja.

A verseny idejére az időjárás kedvezőtlen fordulatot vett. Borús, szélle-  
késes lett az idő, és a szélirány teljesen szokatlan szögben érte a repülőteret,  
olyannyira, hogy az egy nappal hamarabb felállított nagy katonai sátrak,  
amelyek a versenyzők eső elleni menedékét szolgálták volna, a starthelytől  
olyan távol kerültek, hogy használatuk egyáltalán nem jöhetett szóba.

Az eredmények számunkra kielégítően alakultak, de ha még egy kis szeren-  
cse is mellénk szegődik, akkor mind egyéniben, mind csapatban első helyen  
zárhattuk volna a versenyt. Az oroszláncörmeit már akkor mutogató szovjet  
Verbickij lett az 1958. évi mechanikai motoros Európa-bajnok 900 mp-es  
„totállal”, a második helyet Hints Ottó szerezte meg 872 mp-cel, míg a har-  
madik a jugoszláv Babič Slobodan lett. A csapatversenyt a Szovjetunió  
nyerte 2500 mp-cel, Románia első csapata lett a második 2388 mp-cel, Ju-  
goszlávia pedig 2356 mp-cel a harmadik helyre került.



7. ábra. Berbecaru Paul 1957-ben országos bajnokságot nyert  
aszimmetrikus légcsavarral működő gumimotoros modellje



8. ábra. Mateiu Dorin 1957-ben országos bajnokságot nyert mechanikai motoros modellje

A clinceni-i repülőtérén, edzőtáborunk tartama alatt, mint már említettem, a repülősportok többi ágában is élénk tevékenység zajlott. A repülőtér egyik sarkában kétüléses IAR-sportgépeken folyt a motoros kiképzés. Egy edző-repítésünk alkalmával „megszökött” modellünk kereséséből érkeztünk vissza a repülőtérre, ahol hajmeresztő látványban volt részünk. Az egyik IAR-gép, tökéletes felszállás után, kb. 150 m magasan, sebességvesztés következtében kezdődő dugóhúzóba esett s a földbe fúródott. Lábunk a földbe gyökerezett, és nem tudtuk, mire vélni a dolgot, de legfőképpen az érdekelt, hogy kik az áldozatok. Hamar megtudtuk, hogy áldozatok nincsenek, a gép növendék és oktató nélkül szállt fel, ugyanis az előző leszállás alkalmával az oktató valami sürgős dolga miatt kiszállt a gépből, de amikor a növendék is ugyanezt tette, a motort nem állítva le, lábával a gázkart véletlenül megrúgta és a gép teljes gázzal üresen nekiiramodott a felszállópályának. Gondolom, nem sok hétróbás pilótának volt hasonló látványban része!

## **IV.7. Hatásos intézkedések a versenyprogram bővítésére**

### **A Kolozs tartományi modellezés**

A gyakori versenyek rendezése egyik feltétele volt repülőmodellező sportunk gyorsabb fejlődésének. Az ezt célzó szándék mindnyájunkban létezett, csak a kivitelezés terén ütköztünk állandó akadályokba, mert a szűkösen összeállított évi költségvetések előirányzatai erre nem tudtak megfelelő pénzalapokat biztosítani.

1958-tól kezdődően viszont biztató jelként könyveltük el azt, hogy néhány tartományi AVSAP-szervezet olyan versenyeket kezdeményez, amelyek közül többnek tradicionális folytatása lett. Ezek között említem a Temesvárról indult Traian Vuia Kupát, a központi szervezésű Aurel Vlaicu Kupát meg a Kolozs megyei szervezet által rendezett két, nagy sikerű szabadonrepülő-versenyt a tordai egykori katonai repülőtérén.

A Központi Repülőklub mellett működő központi repülőmodellező bizottság ülésein a lehető legkörültekintőbb módon elemeztük sportunk problémáit, és számtalan olyan konkrét javaslatot terjesztettünk elő, amelyeknek elfogadása, illetve gyakorlatba ültetése nagymértékben tudta volna felélénkíteni tevékenységünket. A bizottság marosvásárhelyi tagjai az ún. zónaversenyek bevezetését szorgalmazták, s a javaslat elfogadásra is került. A zónaversenyek rendezésével az a törekvés érvényesült, hogy az országos bajnokságokon való részvételt bizonyos teljesítményszintek elérésétől tegyék függővé. Ezeket a versenyeket az ország 5 zónaközpontjában rendezték, sajnos nem sokáig, mert központi rendeletre további lebonyolításukra már nem kerülhetett sor.

1958-ban és 1959-ben két nagy sikerű tartományok közötti találkozónak volt színhelye az egykori tordai katonai repülőtér. Bukarest, Iași, Nagyvárad, Nagybánya, Temesvár, Brassó, Marosvásárhely és a vendéglátó Kolozs tartomány versenyzői vívtak itt emlékezetes küzdelmet a három szabadonrepülő kategóriában.

A repülőtér impozáns méretei kiváló lehetőséget biztosítottak a versenyek zavartalan lebonyolításához, s bátran állíthatom, hogy ilyen szempontból a tordai repülőtér az ország egyik legmegfelelőbb terepe volt. A Tordán uralkodó szállodahiány viszont lehetetlenné tette a nagyobb méretű országos bajnokságok megrendezését. Sajnos később, a hatvanas évek elején, a terepet mezőgazdasági művelésbe vették, és ez a versenysorozat megszűnését is jelentette.

Az említett két verseny helyezettei között új kolozsvári modellezőtehetségek nevével találkozunk.

Az első tordai versenyen Antonescu Victor 677 mp-cel harmadik helyen végzett a vitorlázó kategóriában, Trâmbițaș Mircea 633 mp-cel megnyerte a gumis verseny, és a mechanikai motoros modellek küzdelmében Mateiu Dorin 629 mp-cel harmadik lett.

A második versenyen Béni Attila 791 mp-cel első lett a vitorlázó kategóriában, s a verseny legnagyobb meglepetését a pionír Săndulescu Constantin szolgáltatta, aki 734 mp-es jó idővel a gumimotoros kategória győztese lett, megelőzve a „mestert”, Hints Ottót.

Ez a két verseny jelentős népszerűsítő jellegénél fogva is fontos rendezvénye volt a Kolozs tartományi AVSAP-szervezetnek. Sok új, lelkes taggal bővültek a tartomány városaiban működő modellezőköri.

A versenyek szervezésében és lebonyolításában hathatós segítséget nyújtott a kolozsvári Repülőklub akkori parancsnoka, Conțu Nicolae, avval, hogy mindkét évben a kolozsvári résztvevőket a repülőklub autóbusszával szállította a verseny színhelyére.

A két sikeres rendezvény mezőnye világosan megmutatta, azt, hogy Kolozs tartomány városaiban élénk modellező tevékenység folyik.

Tordán Barbu Gheorghe vezetésével nagyszámú fiatal ismerkedett a modellezéssel, s ebből a gárdából később több országos bajnokkal is dicsekedhetett a tartományi sportvezetés. Barbu valóban nagy lelkesedéssel és odaadással vezette a tordai modellezők tevékenységét, de munkája még eredményesebb lett volna, ha nem faricskálják szét erőiket a modellezés minden lehető ágában. Végül is a későbbi nagy eredményeket a hajó- és az autómodellezésben érték el.

Aranyosgyéresen Filip Dumitru régi repülőmodellező, egykoron motoros repülőképzést nyert pilóta volt a modellezőkör vezetője. Azokban az években neki is sikerült egy nagyon lelkes gárdát szerveznie az aranyosgyéresi fiatalok köréből. Egyik fő támasza és segítője Coldea Simion második világháborús vadászpilóta volt, aki a vitorlázó A2-es kategóriában eredményesen versenyzett.

Szamosújváron, a Petru Maior Líceum repülőmodellezőinek munkáját Sütő György matematikatanár irányította. A lelkiismeretes, célratörő munka az iskola modellezőit rövid idő alatt versenyképpé tette. Vasnea Viorel és Pintican Augustin a szamosújváriak legjobbjai voltak.

Az elmúlt évtizedek folyamán Désen két modellezőkör is alakult. Az egyik Ilyés Csaba, az egykori Pionírház modellezőkörének vezetője, a másik pedig Nițescu Vasile mozdonyvezető, régi dési modellező irányítása alatt működött. Az élénk dési modellezőélet fő mozgatója és lelkes szervezője Ilyés Csaba, a központi irányítás által teljesen elhanyagolt körrepülő kategóriák életben tartását igyekszik megvalósítani.

Besztercén Făgărașan Ioan gondoskodott a modellező ifjúság foglalkoztatásáról. Szakavatott munkájának eredményei is voltak, s tanítványai közül többen is sikerült az országos élvonalba kerülni. Făgărașan egyébként az országban az elsők között volt, aki műrepülő U-control kategóriában a teljes programot végig tudta repíteni.

Fontosnak tartottam röviden rávilágítani Kolozs tartomány repülőmodellező sportjának akkori helyzetére, amivel azt szándékozom bemutatni, hogy a különböző városokban folyó élénk tevékenységet tekintve, tartományunk azokban az években az ország első helyén állott.

## **IV.8. A kiváló eredmények iránt érzéketlen központi vezetés**

### **Újabb vezetőcsere**

Az 1959. évi országos bajnokság szabadonrepülő-kategóriáinak versenyét Bukarestben, a clinceni-i repülőtéren, míg a körrepülő versenyek küzdelmét az Augusztus 23. Parkban lévő U-control pályán bonyolították le.

A clinceni-i repülőtéren az utóbbi évek legjobb eredményeivel zárultak a versenyek. A három kategória helyezettjei feltétlenül megérdemelték volna a Belgiumban rendezett világbajnokságon való részvételt. De miért emlegetem én a világbajnokságot, elérhetetlen vágyaink netovábbját, akkor, amikor a szocialista országok 1959-ben a lengyelországi Lesznóban rendezett VII. nemzetközi versenyére sem küldték ki a román válogatottat? Amikor ezt a durva mellőzést szóvá tettük és a vezetőségtől magyarázatot kértünk, avval próbáltak elhallgattatni, hogy a lesznói versenyre nem kaptunk meghívót (!), a világbajnokság pedig nem szerepel a központ költségvetési nyilvántartásában. Ilyen gyerekes, primitív magyarázatokkal próbáltak félrevezetni, de mi tudtuk, hogy ebben a „csúsztatásban” az eddig tapasztalt elzárkózó politika az, ami tovább fékezi nemzetközi kapcsolataink kiszélesítését.

Visszatérve az 1959-es bajnokság kiváló teljesítményeire, érdekes felidézni a három szabadonrepülő-kategória első három helyezettjének eredményét:

#### **Vitorlázó**

- |                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| 1. Georgescu Ionel – Bukarest   | 900 mp |
| 2. Buta Bucur – Brassó          | 895 mp |
| 3. Bedő Sándor – Marosvásárhely | 865 mp |

#### **Gumimotoros**

- |                                |        |
|--------------------------------|--------|
| 1. Hints Ottó – Marosvásárhely | 900 mp |
| 2. Szabó Gyula – Nagyvárad     | 878 mp |
| 3. Török Jenő – Nagyvárad      | 860 mp |

#### Mechanikai motoros

- |                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| 1. Moldoveanu Anania – Ploiești | 852 mp |
| 2. Barbu Gheorghe – Torda       | 846 mp |
| 3. Georgescu Ionel – Bukarest   | 836 mp |

Az 1959. év műrepülő bajnoka Muscă Mihai lett, Craioveanu és a nagyváradi Csoma György előtt. Muscă Mihainak ez volt első országos bajnoksága, és ezután még számos esetben állt a dobogó legmagasabb fokára. A Muscă–Craioveanu–Csoma trió hosszú éveken keresztül uralta a műrepülő kategória versenyait.

Fontos személycserének lehettünk tanúi 1959 végén. Az AVSAP Központi Bizottsága mellett működő Központi Repülőklub modellezőfelelőse, Dumitrescu Ion távozott, és helyét a román modellezés egyik régi „mestere”, Doroga Zaharia foglalta el. Dumitrescu távozásának okát nem ismerem, de azokban a sötét években a központi vezetésben történt személycseréket politikai mérlegelések előzték meg.

Doroga Zaharia nagyon nehéz munkát vállalt. Körül volt véve a Központi Repülőklub korifeusaival, s a velük szembeni alárendeltsége rányomta bélyegét egész munkájára. A modellezés továbbra is a sportrepülésnek szánt kenyér morzsáiból tengődött. Doroga Zaharia egyébként becsületes, egyenes, előítéletek nélküli vezető volt, de funkciójának követelményei meghaladták képességeit.

### **IV.9. A felnövekvő generáció legjobbjai**

#### **Eredménytelen részvétel a budapesti körrepülő VB-n. További sikerek**

A Pionírház modellezőkörével fenntartott szoros kapcsolatunknak konkrét és látványos eredményei születtek. Az 1960 januárjában megtervezett *Törpe* (Pitic) A1-es vitorlázómodellem tervrajzát átadtam Béni Attila barátomnak, és ő ezt egypár jókezü, tehetséges pionírjával meg is építtette.

Az A1-es vitorlázómodellt építő haladó csoportból a Bálint ikerpár (Sándor és Béla) rátermettség, munkaszeretet és közügyesség tekintetében messze kiemelkedett. Modelljeiket kifogástalanul sikerült megépíteniök, és azokat több alkalommal, felügyeletem alatt tökéletesen berepítettük.

A marosvásárhelyi Pionírház 1960 tavaszán rendezett nagyszabású idénynyitó vitorlázó A1-es versenyére a Bálint testvérek és Török Árpád, a csapat harmadik tagja, kísératomban keltek útra. Modelljeik kifogástalan vontathatósága és tökéletes beállítása feljogosított, hogy bizakodással tekintsek szereplésük elé.

Első nyilvános szereplésük kiugró sikerrel zárult. Bálint Sándor 687 mp-es kitűnő idővel a verseny győztese lett, míg ikertestvére kis különbséggel,



672 mp-et teljesített és második lett. A csapat harmadik tagja, Török Árpád 471 mp-cel a hatodik helyet szerezte meg. A kolozsvári Pionírház csapata 1830 mp-es összteljesítménnyel a verseny győzteseként térhetett haza.

Az 1960. szeptember 8-án kezdődő budapesti U-control világbajnokságra kiutazó román válogatottnak Rákosi Tibor is tagja volt. Az óriási mezőnyben jelen volt minden számottevő ország válogatott csapata. Nézőként én is szemtanúja voltam ennek a világbajnokságnak. Csapatunk versenyzőit minden számba benevezték, de szomorúan állapítottam meg, hogy a nemzetközi rutin teljes hiánya és a gyenge motorok bénító tehetetlensége szereplésüket majdnem észrevehetetlenné tette.

Az 1961-ben a băneasai repülőtéren rendezett Aurel Vlaicu Kupa versenyén a Pionírház két versenyzője, Săndulescu Constantin és Turănicz Péter egy első és második helyezéssel öregbítette modellezőköri hírnevét. Săndulescu 699 mp-cel a gumimotoros kategória győztese lett, Turănicz pedig 546 mp-cel a vitorlázó A1 kategóriában ért el második helyezést.

A Iași-ban rendezett országos bajnokság körrepülő számaiban 2 győzelmet arattunk. Rákosi Tibor a sebességi kategóriában 141 km/h-val az első lett, míg a Team Racing döntőben (Rákosi volt a mechanikusom) 6 perc és 36 mp-es eredménnyel győztünk.

A temesvári modellezők által 1957-ben kezdeményezett Traian Vuia Kupa versenyt 1961-ben Kolozsváron rendeztük meg. A Bálint testvérek ügyessége és jó felkészültsége itt is döntően befolyásolta a csapatverseny végső alakulását, ugyanis a vitorlázó A2-es és a gumimotoros kategóriákban aratott győzelmükkel Kolozsvár a csapatversenyt megnyerte, és utolsó három csapatgyőzelme révén a kolozsváriak értékes vándordíj örökös védői lettek.

Említést kell tennem egy 1961-ben rendezett versenyünkről, amelyet az Aranyosgyéres melleti Aranyoslóna község (Luna) katonai repülőtérén bonyolítottunk le. Ez a nagy kiterjedésű repülőtér, közel 3 km-es betonkifutójával, azokban az években a katonai és polgári repülésnek biztonsági, kiegészítő bázisa volt. Repülőgépeket csak igen ritkán fogadott.

Ezen a versenyen a kolozsváriakon kívül a tordai és az aranyosgyéresi modellezők is jelen voltak.

Az akkor nagy népszerűségnek örvendő vitorlázó A1-es kategóriában nívós versenyt vívtak a résztvevők. A jó eredmények elérését a kedvező meteorológiai viszonyok is nagyon elősegítették, mert a csendes, napos, termikes idő igencsak kedvezett a kisméretű vitorlázó modelleknek. Őcsém, Benedek András, figyelmesen és okosan versenyezve, *Törpe* (Pitic) A1-esével az 5 startból 776 mp-et teljesített, amivel a verseny győztese lett. Ez az eredmény abban az időben kiváló minősítést kapott.

## **IV.10. Kísérleteim repülőmodellező sportunk nemzetközi megismertetésére**

Repülőmodellezésünk megoldatlan nagy kérdései állandó beszédtemaként voltak jelen a központi modellező bizottság bukaresti ülésein. Ezen alkalmakkor nagyon nyíltan és bátran fedtük fel a zavaró hiányosságokat. Üléseinket Bukarestben, az AVSAP Központi Szervező Bizottságának egyik irodájában tartottuk, és ezen a legtöbbször egy Filip nevű repülő ezredes képviselte a magas vezetőséget. Filip ezredes képzett, intelligens ember volt, hamar megértette összes sirámainkat, de éppen olyan hamar, frappáns, diplomatikus és meggyőző válaszokkal meg is tudta „torpedózni” javaslataink nagy részét.

A külföldtől való részleges elzárkózás óriási károkat okozott modellező-sportunknak. Az AVSAP létezése alatt szó sem lehetett arról, hogy az évenként rendezett CIAM-közgyűlésen valaki is képviselni tudja a román repülőmodellezést.

Annak érdekében, hogy eredményeinkről, létezésünkéről más országok modellezői is tudomást szerezzenek, ismeretsegeim révén jó néhány külföldi modellező szaklap szerkesztőségének címét sikerült megszereznem, s ezekkel kölcsönös adatközlés céljából fel is vettem a kapcsolatot. Így lettem levelező tudósítója az angol Aeromodeller, a nyugatnémet Der Flugmodellblau, az olasz Modellistica és a csehszlovák Letecký Modelář című kiadványoknak. Számos tudósítást, fényképet, modellrajzot küldtem ezeknek a rangos szaklapoknak, ahol mind meg is jelentek.

Ez a tevékenységem nem is volt veszélytelen, hiszen tudtuk, hogy a Securitate a külföldiekkel folytatott levelezéseket is ellenőrzése alatt tartja. Sokszor gondoltam arra, hogy egyszer az „illetékesek” hívni fognak „modellező” kémtevékenységem felgöngyölítésére, de erre soha nem került sor.

Önkéntes, megbízatás nélküli tudósítói munkámat kb. 3 éven keresztül sikerült folytatnom, s ezalatt sok értékes külföldi szaklap került tulajdonomba. Több évfolyamot be is kötöttem, de ezek nagy részét ismerőseim, modellező barátaim „átmentették” saját dokumentumgyűjteményükbe. Munkám nem volt hiábavaló, mert tudósításaimon keresztül az angol, olasz, német és csehszlovák repülőmodellezők figyelmét sikerült országunk modellezősportjára irányítanom.

## V. fejezet (1962–1982)

### A repülőmodellezés az Országos Testnevelési és Sportbizottság felügyelete alatt

#### V.1. Kétségek és gondolatok

##### A végleges sportolói státus bevezetése

A szovjet érdekszférába tartozó kelet-európai országok a Moszkvából kapott utasítások alapján vezették önkéntes honvédelmi szervezeteik tevékenységét. A technikai sportokkal foglalkozó szervezetek kebelén belül a legnagyobb tömegbázissal a repülősportok ágazatai (motoros repülés, vitorlázórepülés, ejtőernyős sport, repülőmodellezés) rendelkeztek.

Az állandó meglepetéseket tartogató romániai politikai élet élgárdája 1962-ben minden különösebb magyarázat nélkül feloszlatta az AVSAP-ot, s a technikai sportok felügyeletét az Országos Testnevelési és Sportbizottság hatáskörébe helyezte. Ez az intézkedés a moszkvai vonaltól való részleges elszakadás egyik első lépését jelentette, amit aztán 1968 folyamán a többi is követett.

Az elmúlt évtizedek alatt „elszenvedett” átalakulások és átszervezések repülőmodellező sportunk előrelépésére nem voltak kedvező hatással. A mindig változó helyzethez történő igazodás sok feleslegesen elpararolt energiát igényelt a modellező csoportosulások vezetőitől és a tagságtól.

Az 1962-ben bekövetkezett átszervezést biztosan sokkal nagyobb lelkesedéssel fogadtuk volna, ha tudjuk azt, hogy sportunk evvel egy olyan megértő támogatóra talál, amelyik képes lesz megoldani évtizedes problémáinkat és hivatva lesz végre elindítani tevékenységünket a töretlen fejlődés útján. Visszatekintve az elmúlt évtizedek történéseire, sajnálattal kell megállapítanom, hogy egykori gondolataink és reményeink csak nagyon kis mértékben váltak valóra. A központi sportvezetés keserű kényszerrel vette át a repülősportok feletti felügyeletet s ezen belül is a modellezősport irányítását. Sportunk sajnos a totális névtelenség és ismeretlenség kódéba burkolózva tengette életét. Nekünk nem voltak „mecénásaink”, nem volt sajtónk, és nem rendelkezünk hálás „szurkolókkal”, nem beszélve arról, hogy a TV és a rádió sem érdeklődött sorsunk iránt. A névtelenségből és ismeretlenségből való kitörést senki nem próbálta kezdeményezni. Modellező barátaimmal folytatott beszélgetéseim alkalmával több ízben kifejtettem azon véleményemet, hogy ameddig valamelyik bársonyszékben ülő nagy, központi pártvezér gyereket nem sikerül beszerveznünk a modellezőmunkába, addig sportunk továbbra is az ismeretlenség homályában fog tévelyegni.

Az Országos Testnevelési és Sportbizottság megyei szervezete az országban honos sportszervezési normák betartását tette kötelezővé számunkra is. A működő modellezőkörök, illetve csoportosulások szakosztályi státusba kerültek, s így alakult az egykori központi műhely modellezőiből a Tehnofrig Sportegyesület repülőmodellező szakosztálya. A másik jelentős ipari egység, a Herbák János üzemek sportegyesületének szakosztálya az üzem modellezőit egyesítette. Harmadikként említem a Pionírház modellezőkörét, amelyik annak idején szintén hivatalos bejegyzést nyert.

A fényképes sportigazolványok kitöltésének munkáját kedves, hűséges, öreg barátunk, Bartha Béla bácsi végezte. Az önkéntes és önzetlen munkát végző, becsületes sportember szobrát róla lehetett volna megmintázni.

## **V.2. A sóbányai zárttéri bajnokságok rendszeresítése**

A désaknai sóbánya régi tárnájának lezárása után, ahol 1961-ben az ország első „föld alatti” zárttéri bajnokságát rendezték, a zárttéri kategória művelői az országos bajnokságok számára egy újabb „sópálotát” találtak. Az illetékesek felvették a kapcsolatot a Prahova megyei Slănic város sóbányájának vezetőségével, aminek eredményeképpen a bánya egyik olyan tárnáját bocsátották a modellezők rendelkezésére, ahol kitermelő tevékenységet már régóta nem folytattak.

A „sópálotát” termének nagysága első látásra mindnyájunkat elbűvölt, mert jóval meghaladta a désaknai tárna méreteit. A terem magassága 54 m, szélessége 32,5 m, hossza pedig 80 m. Slănic a zárttéri modellezésben fogalommal vált, s az itt lebonyolított eddigi 3 zárttéri világbajnokság kiváló eredményei által a nemzetközi fórum (CIAM) „kiemelt” versenytermévé lépett elő.

A természet nyújtotta altalaji sókincs kitermelése után maradt hatalmas méretű tárna versenycélokra való kihasználása jelentette azt a lehetőséget, aminek segítségével modellezősportunk zárttéri versenyzőit ma már a világbajnokságok favoritjai között tartják számon.

Az első slănici országos zárttéri bajnokságot 1962 márciusában rendezték. Az akkor még versenyképes kolozsvári csapat fel tudta venni a küzdelmet az állandóan élen járó marosvásárhelyi gárdával meg az ő nyomukba szorosan felzárkozó galați-i csapat legjobbjaiival. Az egyéni versenyben a kolozsvári csapat fiatal, tehetséges versenyzője, Săndulescu Constantin 13 perc 45 mp-cel harmadik lett, Bálint Sándor pedig 6 perc 42 mp-cel a hatodik helyen végzett. Săndulescu Constantin, a kolozsvári Pionírház neveltje, rendkívül tehetséges, fogékony modellező volt, de magatartásában olyan vonás volt felfedezhető, ami a csapatszellembe való beilleszkedését gátolta. Rövid és eredményes modellező pályafutása után végleg búcsút mondott a modellezésnek.

Az 1962. évi országos bajnokság szabadtéri versenyeit a băneasai repülőtéren, a körrepülő versenyeket pedig az Augusztus 23. Park U-control pályáján rendezték meg.

A băneasai versenyen a gumimotoros kategóriában Bedő Sándor barátom (Marosvásárhelyen) mögött, 697 mp-es eredménnyel második lettem, annak ellenére, hogy a negyedik start alkalmával modern, balzacso törzsű modelletem elvesztettem.

A műrepülő kategóriában ezúttal a nagyváradi Csoma György 1686 ponttal győzedelmeskedett, Muscă Mihai pedig, igen csekély különbséggel, 1672 ponttal a második helyet szerezte meg.

A körrepülő modellek Kijevben megrendezett világbajnokságára országunk válogatottját is benevezték. A csapatban két kolozsvári versenyző is helyet kapott: Muscă Mihai és Rákosi Tibor. Amint azt már az előző fejezetben is említettem, a körrepülő kategóriában észlelhető nagyméretű lemaradásunk állandóan nyomasztó hatással nehezedett versenyzőinkre. A Kijevben szereplő csapatunk tagjainak a nevét is csak az eredménylisták legvégén tudtuk felfedezni.

Valószínűnek tartom, hogy a kijeji VB alkalmával kilátástalannak vélt helyzet készítette Rákosi Tibort arra, hogy ő is búcsút mondjon a modellezésnek.

### **V.3. 1963. április 27., a kolozsvári repülőmodellezés fekete vasárnapja**

A rendszeres heti repítés alkalmával a kiváló, fiatal, nagyon tehetséges versenyzőnket, Bálint Sándort tragikus, halálos baleset érte a szamosfalvi repülőtéren.

Bálint Sanyika A2-es vitorlázóját indította, s a modell az időközben megváltozott szélirány következtében északnyugati irányt követve, átrepült a Szamoson. Sanyika szaladt a modell után, de a Szamost csak az indítási helytől kb. 1,5 km-re lévő szamosfalvi fahídon tudta átszelni. A tavaszi hóolvadás következtében a Szamos zavaros, hömpölygő, megduzzadt folyó képét mutatta. Modelljének megtalálása után Bálint Sanyika bizonyosan nagyon kifáradtan elkövette azt a végzetes hibát, hogy visszafelé a megáradt Szamoson szándékozott átgázolni, átvergődni. Kísérlete tragikus vízbe fulladással végződött, amiről hamarosan tudomást szereztünk. Minden mentő igyekezetünk akkor már teljesen hiábavalónak mutatkozott. Tehetetlenül, tanácstalanul és megkövülten álltunk a Szamos partján, s akkor még nem is sejtettük, hogy a tetemet majd csak hosszú idő elteltével lehet megtalálni. A kétségek közt eltelt hetek kutatása, keresése nem vezetett eredményre.

Feltételezések szerint az élettelen testet valami víz alatti akadály (gyökér, vízbe dobott fémszerkezet) tartotta fogva. Hosszú idő múlva az apahidai közúti híd közelében egy asszony akadt rá a holttestre a part közelében. Az ügyesség nyomozása nem vezetett eredményre, de bennünk még a mai napig is él a gyanú, hogy a tragédia előidézésében bűnös egyének is közrejátszottak, ugyanis, utólagos tájékoztatásunk szerint, akkor a Szamos-parton horgászok is tartózkodtak, s ezek a vízbefulladás követő negyedórában eltűntek a helyszínről.

## **V.4. Kísérleteim repülőmodellező sportunk önálló vezetésének megteremtéséért**

### **Az új generáció térnyerése. Zárttéri eredményeink sorvadása**

1963 tavaszán én is meghívást kaptam arra az országos jellegű találkozóra, amit az Országos Testnevelési és Sportbizottság székházában rendeztek a repülőmodellezés képviselőinek részvételével. Évtizedes, súlyos problémáink és gondjaink tudatában, még az év elején beadványt fogalmaztam, amelyben bátran feltártam sirámainkat és ugyanakkor rávilágítottam az elfogadható megoldások módozataira is. Ezt az írást szétküldtem az ország minden szegletébe, kérve modellező barátaimat, hogy aláírásukkal vegyenek tudomást a benne foglaltakról és támogassák elképzeléseimet. A jelentős számú aláírás begyűjtése után beadványomat a magas sportvezetés címére postára tettem.

Ezután került sor az előbb említett találkozóra, aminek keretében szót kértem és azt bizonygattam, hogy tarthatatlan, kiszolgáltatott helyzetünkől csak úgy fogunk tudni kilábalni, ha megalakítják a Román Modellező Szövetséget. Nem akarom magamnak kisajátítani az óhajtott modellező szövetség megalakításának ötletét, de az tény, hogy nyilvános, országos gyűlésen először én voltam az, aki hangoztattam ennek a nagyon szükséges lépésnek a megtételét. Hozzászólásomat nagy tetszés fogadta, és az utánam szólók támogatták javaslatomat. A javaslat elhangzásától a megvalósításig azonban még sokat kellett várni!

Az 1963. évi körrepülő bajnokságot a iasi-i körrepülő pályán rendezték. A műrepülő riválisok (Craioveanu, Muscă, Csoma) küzdelméből Muscă Mihai került ki győztesnek 2132 ponttal. Öt követte Csoma 2120 ponttal, míg a harmadik helyet Silex Carol szerezte meg 1977 ponttal.

A szabadon repülő bajnokság versenyzői Buzău hatalmas, de nagyon szeles repülőterén vívtak csatát a bajnoki babérokért. A gumimotoros kategória versenye után Bálint Béla személyében új, fiatal kolozsvári országos bajnokot köszönthetünk, aki 629 mp-es győzelmével ölthette magára a bajnoki mez.

Ez a buzăui országos bajnokság volt repülőmodellező pályafutásom utolsó versenye, tehát én is búcsúztam, de csak a versenyzéstől, mert a kolozsvá-

ri, illetve a megyei repülőmodellező tevékenységet még két évtizeden keresztül vezettem.

A Karolina téren, a Fások Klubjának egyik helyiségében működő központi műhelyt még 1962-ben, az AVSAP felszámolása után, a dr. Petru Groza utca 40. sz. alatt levő ingatlan egyik szobájába költöztették. Ez lett aztán a Tehnofrig Sportegyesület repülőmodellező szakosztályának műhelye. Ebben a helyiségben szorgalmas modellezőmunka folyt, és az újonnan be-szervezett tagok lelkesen követték útmutatásaimat. Az új tagok között Blezsán Károly, Kalinovszky Béla, Mânduc Silviu, Pușcaș Ioan és Chesăuan Mircea nevét emelem ki, akik később versenyeken eredményesen szerepeltek. Ebben az időben kapcsolódott be szakosztályunk munkájába Gaher Lajos is, aki az Agronómiai Intézet keretében működő Állatorvosi Fakultás elsőéves hallgatója volt. A berettyószéplaki illetőségű Gaher Lajos a repülőmodellezésben már kellő jártassággal rendelkezett. Autodidakta módon, szakkönyvekből ismerkedett meg a modellezés alapfogalmaival, és már számos gépet is épített. Személyében igen fogékony, értelmes, lelkes és szorgalmas modellezőt ismertünk meg, aki aztán a későbbi években a rádióirányítású modellek területén nagy gyakorlatra tett szert.

1964-től kezdődően a kolozsvári zárttéri eredmények sorvadásának lehettünk tanúi. A slănici sópalotában tartott országos bajnokságokon legjobb esetben már csak mint „másodhegedűsök” szerepeltünk, s ennek fő okát abban látom, hogy ez volt az a periódus, amikor megkezdtük az ún. szakosodás gyümölcsöző alkalmazását, ami nélkül a modern modellező versenytevékenység ma már elképzelhetetlen. Fel is hagytunk a zárttéri modellek építésével, és a tagság teljes erőbedobással vetette rá magát a repülőmodellezés legtöbb gyötrődést, fizikai erőbedobást és munkát meg kockázatot rejtgető ágára: a szabadon repülő modellek kategóriáira.

Ebben az időben a kolozsvári zárttérizés felfrissítése, illetve megmentése céljából mentő lépést próbáltam tenni. A mostani Báthory Liceumban (akkor 11. sz. középiskola) kísérleti kört alakítottam, melynek tevékenységét egy kisméretű, mikrofilmes zárttéri modell építésével kezdtük. A tagok szorgalmasan látogatták a hetenkénti foglalkozásokat, és irányításom alatt aránylag elég gyorsan megépültek a modellek. Ezekkel az iskola dísztermében versenyt is rendeztünk. Sajnos a munkakörülmények mostoha volta miatt a kör tevékenysége nem fejlődhetett tovább.

A körrepülő modellek egyetlen kolozsvári képviselője, a műrepülő kategória egyik kiválósága Muscă Mihai maradt. A kitűnő reflexeket igénylő kategóriában, a következő évek bajnokságain, a megszokott 3–4 esélyes között Muscă minden évben jelen volt, és a győzelmi emelvény minden fokát „végigjárta”.

## **V.5. Újabb kilakoltatást követő műhelyfelszámolás**

### **Szélmalomharc a vezetőséggel**

Még jóformán meg sem melegedtünk a Dr. Petru Groza utcai műhelyben, amikor 1965 tavaszán újabb költözködést kényszerítettek ránk. A műhelyt magában foglaló ingatlant a Megyei Testnevelési és Sportbizottságnak adták át, s az épületet nagyarányú átépítésnek vetették alá. Műhelyünket a Coşbuc utcában lévő Tehnofrig Klub egyik szobájában helyezték el. A helyiség egy jól menő modellező szakosztály igényeit nem elégíthette ki, de az intézkedést megint el kellett fogadnunk.

Ennek a „menedékünknek” sem lett aztán hosszabb élete, mert az üzem különböző fontos átszervezésekre való hivatkozással kis műhelyünket felszámolta, illetve megszüntette. A Tehnofrig Sportegyesület modellező szakosztálya ezután közös műhely hiányában volt kénytelen működését tovább folytatni. Az utánpótlás nevelése ezáltal teljesen lehetetlenné vált, viszont a teljesítménymodellezők mindegyike otthonában megfelelő körülményeket tudott teremteni magának munkája folytatásához.

Biztos vagyok abban, hogy ha erélyesebben és erőszakosabban követeltem volna a vezetésem alatt működő szakosztály további zavartalan munkáját biztosító helyiséget, akkor fáradozásom eredménnyel zárult volna. Mentségemül szolgáljon viszont az a tény, hogy a Villamosművek Tervező Osztályán végzett felelősségteljes munkám annyira lekötött, hogy nem állt módomban nagyon gyakran foglalkozni az egyébként rengeteg utánajárást és kilincselést igénylő ügyel. Ettől függetlenül, ha össze lehetne számlálni, hogy 35 évi professzionális munkám alatt eltöltött időm hány óráját, hány hetét áldoztam szakosztályom és a Kolozs megyei modellezősport ügyeinek intézésére, akkor könnyen kitűnne az, hogy a Villamosipari Minisztérium milyen kiválóan – mai divatos szóval élve – szponzorálta sportunkat!

## **V.6. Végre megalakul a Román Modellező Szövetség**

### **Nyitás a külföld felé**

A központi vezetéstől igényelt gyökeres változások ha nehezen is, de részben megvalósultak. 1965 végén boldogan üdvözlöttük a megalakított Román Modellező Szövetség első főtitkárát: Bobocel Iont. Bobocelt már hosszú évtizedek óta ismertük, és biztosak voltunk abban, hogy megfelelőbb személyt nem is lehetett volna kinevezni ezen fontos funkció betöltésére. Boldogok voltunk, hogy végre hozzáértő, agilis, idegen nyelveket beszélő főtitkár fogja irányítani a román modellezés számos ügyes-bajos, megoldásra váró problémáját.



Bobocel igen jól tudta, hogy sportunk felemelkedésének egyik sarkalatos követelménye a minél gyorsabb nyitás a külföld felé. Ebben a kérdésben azonban rajta kívül sajnos még a politikai vezetés diktátorainak a hatáskörében volt a döntés joga. Az új főtávkár diplomatikus problémamegközelítése eredményesnek mutatkozott.

Első ténykedései közé sorolható az a bölcs cselekedete, amivel az 1966-ban megrendezésre kerülő slánici zárttéri bajnokságra egy magyar válogatott zárttéri csapat meghívását tette lehetővé.

A március 26–28. napjain lezajlott zárttéri bajnokságot Öcsödy Zoltán, a magyar csapat tagja 28 perc 05 mp-es remek idővel nyerte, honfitársa, Bíró Károly előtt, aki 22 perc 21 mp-et teljesített. Merem állítani, hogy hazánk zárttéri versenyzőinek parádés, gyors fejlődését ez a találkozó és az ezt követő nemzetközi jellegű zárttéri bajnokságok indították el.

## **V.7. Két tehetséges fiatal pályakezdése és egy idősebb csapattársuk „csatasorba” állása**

A hatvanas évek elején és derekán a szamosfalvi repülőtéren folytatott edző repítéseink során mindig rendszeres látogatónk volt egy hallgató, élénk szemű, figyelő kisfiú, aki szüleivel a régi katonai repülőtér egyik éppen maradt épületében lakott. A kisfiú készségesen ajánlotta fel szolgálatait, és boldog volt, amikor alkalmá nyílhatott arra, hogy egy-egy távolabb leszállt modellt visszaszállítson a starthelyre. Ő volt Pop Eugen, a kis pionír, aki ott a szamosfalvi repülőtéren, akkor kötött örök barátságot kedvenc sportunkkal, ami számára a későbbi években annyi örömet és dicsőséget szerzett.

Induló modellező pályafutását az is nagyban elősegítette, hogy egy épületben lakott Muscă Mihajjal, akitől a kezdő lépésekhez szükséges első útmutatásokat is kapta. További fejlődéséhez a Pionírház modellezőkörében Béni Attila szolgáltatott lehetőséget, s Pop Eugen minden neki szánt feladatot maradéktalanul teljesített. Később átkerült a Tehnofrig modellező szakosztályába, ahol rövid időn belül megkezdődött kiemelkedő sportkarrierje. A szabadon repülő modellek mindhárom kategóriájában alkotott és versenyzett. Legkiválóbb teljesítményeit a vitorlázó F1A (A2) kategóriában érte el.

A másik kolozsvári kisiskolás, aki szintén nagyon fiatalon kapcsolódott be a modellezőmunkába, Rimóczi Ferenc volt. Már kiskorától csodálattal és nagy érdeklődéssel szemlélte a repülőgépeket, és ő is a Pionírház modellezőkörében tette első lépéseit ebben a tevékenységben. Ő is aránylag rövid „inaskodás” után a Tehnofrig modellező szakosztályában folytatta tevékenységét, s figyelme először az A1-es vitorlázómodellek felé fordult, de utána a körrepülő makettek építését szorgalmazta, végül pedig a mechanikai motoros kategória nagy felszereltséget, műszaki tudást és kitartást igénylő versenyében érte el modellező pályafutásának kicsúcsosodását.

Pop Eugen és Rimóczi Ferenc, mindketten a 8 általános osztály elvégzése után szakiskolai tanulók lettek és fémesztergályos képesítéssel dolgoztak ipari egységekben, miközben az esti líceum elvégzése után leérettségiztek.

Arghir George gépészmérnök, aki még az ötvenes években, középiskolás korában kapcsolódott be tevékenységünkbe, a Műszaki Egyetem elvégzése után elkerült Kolozsvárról, és csak a hatvanas évek derekán tért vissza városunkba. A Tehnofrig üzemben helyezkedett el, s gyorsan újra bekapcsolódott a modellező tevékenységbe. Kiváló szorgalma, nagy ambíciója és a modellezés határtalan szeretete által rövid időn belül a kolozsvári Tehnofrig modellező szakosztályának megbecsült tagja lett. Eredményes modellező tevékenysége a többi tagoknak is például szolgált.

## **V.8. A rádióirányítású modellek startja**

### **A Központi Pionírtanács mentőöve**

A román repülőmodellezésben tapasztalható állandó lemaradás, illetve „lépéshátrány” kedvezőtlen voltát újra tapasztalni lehetett, amikor az ország különböző központjaiban megjelentek a rádióirányítású modellek első példányai. A külfölddel szemben kb. 20 éves késésben voltunk, s ezt az óriási lemaradást csak nagyon hathatós, költséges és főleg gyors intézkedések sorozata tudta volna felszámolni. A Román Modellező Szövetség nevetségesen kis költségvetéséből ezeket a követelményeket lehetetlen lett volna fedezni. A Szövetség intézkedései csak azt tették megvalósíthatóvá, hogy csereáru formájában a Szovjetunióból importált, nagyon primitív rádióadó-vevőket (Pilot I és II) bocsásson a modellezők rendelkezésére. A későbbi években, szintén a Szövetség ügyműködése nyomán, keletnémet adó-vevőket (Start) hoztak az országba, de ezek minősége is már messze elmaradt a szükséges szinttől. Túlzás nélkül állíthatom, hogy az előbb említett készülékek használata inkább elvette a modellezők kedvét az RC-modellek építésétől, mintsem ösztönözte volna őket a további munkára.

Kedvező helyzetben voltak azok a barátaink, akiknek lehetőségük volt nyugati gyártmányú készülékek birtokába jutni. Ezek behozatala viszont a legtöbb esetben kellemetlenségek előidézője lett, mert a vámhatóságok államvédelmi szolgálatban lévő dolgozói a kis adó-vevő készülékeket a hazai áruháza eszköztárába tartozó tárgyak közé akarták besorolni.

Az ország pionírházaiban működő modellezőkörök jól képzett vezetőinek sugallatára, a Központi Pionírtanács illetékesei tetemes pénzalapok felhasználásával nyugati gyártmányú, modern, proporcionális adó-vevő készülékek (Multiplex) behozatalát tették lehetővé. A készülékeket az ország pionírházaiban működő, jelentősebb modellezőkörök vezetőinek utalták ki. Evvel az akciójával a Központi Pionírtanács tulajdonképpen mentőövet dobott a Román Modellező Szövetségnek, ugyanis az ezután rendszeresített RC-

modellek bajnokságain az országban szétszórott készülékek teljes számban üzemben voltak. Az országos pionírvezetőség még azt is lehetővé tette, hogy a modellezőkörök vezetői speciális kiképzést nyerjenek, s ennek érdekében a kitűnő szaktekintély hírében álló magyarországi Mohai Istvánt hívták meg az országba, aki pár hetes tanfolyam keretében az RC-modellezés tudnivalóival ismertette meg a tanfolyam résztvevőit.

Rádióirányítású modellezésünk evvel értékes „indulósebességet” szerzett, de az elkövetkező évek változatlan körülményei nem tették lehetővé a további előrelépést. Jelenleg RC-repülőmodellezésünk nemzetközi viszonylatban majdnem versenyképtelen, hazai téren pedig a megfelelő készülékekkel rendelkező modellezők szórakozási igényeinek kielégítését szolgálja.

Kolozsvári vonatkozásban említésre méltó megvalósításokkal nem rendelkezünk, csupán az előbb említett, amatőr szinten történő tevékenység egyes jelei juttatják eszünkbe az RC-modellek kolozsvári jelenlétét. Ezek közül is kiemelkedik Turánicz Péter egypár igen mutatós, szép vonalú és jól repülő motoros RC-modellje.

## **V.9. További jó eredmények**

### **A Román Modellező Szövetség vezetőinek kitüntetése.**

#### **Az első zárttéri VB a slánici sóbányában**

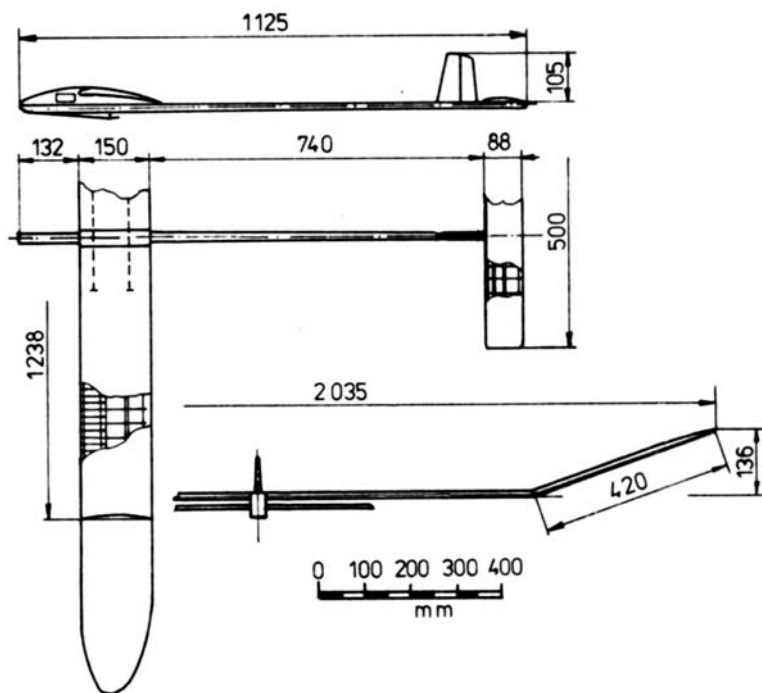
A nagyon mozgalmas és eseménydús 1969-es esztendőt a körrepülő modellek országos bajnoksága nyitotta meg. A băneasai tó mellett fekvő Modellező Bázis körrepülő pályáján megint felsorakoztak az ország legjobbjai s köztük a mindig jelen lévő műrepülő „triumvirátus”, a három válogatott műrepülő versenyző, Craioveanu, Muscă és Csoma. A pontozóbírák lapjainak összegezése után éppen ebben a sorrendben állhattak fel a győzelmi emelvényre. A már hosszú évek óta tartó versengésükbe sajnos más, új nevek még sokáig nem tudtak bekapcsolódni, mert ez is olyan kategória, amelyik ropant nagy kitartást, rengeteg gyakorlást, kiváló reflexeket és nem utolsósorban sok modellt és kitűnő motorokat igényel.

A makettkategória győztese Rimóczi Ferenc lett, aki ezúttal egy *Tarpan* gép makettjével szerezte meg első győzelmét ebben a kategóriában.

A szabadon repülő modellek országos bajnokságát Szében város TAROM-repülőterén rendezték. A szebeni repülőtér méretei kiváló repítési lehetőségeket nyújtottak a versenyzőknek. A szép napos, szélcsendes idő is kedvezően hatott az eredményekre.

Az újoncnak számító Pop Eugen a vitorlázó A1-es kategóriában dicséretes 565 mp-es eredménnyel harmadik helyezést ért el.

A bajnokság legszebb versenyét az F1A (vitorlázó A2) kategória küzdelme hozta. A román repülőmodellezés történetében először voltunk tanúi annak, hogy az öt start elvégzése után 3 versenyző álljon 900 mp-es maximális teljesítménnyel az eredményt összegezõ tabella élén. Az ún. hármas holtversenyt utólagos egy-egy perccel megnövelt pótstartok döntötték el Arghir George javára, aki mindkét döntőbeli indítását a maximális idővel teljesítette, tehát  $900 + 240 + 300$  mp-es összáidővel bajnokságot nyert, a bukaresti Lefter Mihai ( $900 + 240 + 135$ ) és a szalontai Gordună Aurelian ( $900 + 83$ ) előtt. Arghir George győztes vitorlázómodelljének továbbfejlesztett változatát szemlélteti a 9. sz. ábra. Arghir külföldi kapcsolatai révén, de különösen a német Hans Gremmerrel ápolta barátságának köszönhetően ismerkedett meg a mágneses modellekkel. Gremmer speciális mágneseket is küldött neki, és ezek felhasználásával építette az országban elsőként F1E modelljeit. Az öt jellemző kitartó, céltudatos munka csak lassan hozta meg a remélt eredményt,



9. ábra. Arghir George vitorlázómodellje

és csak a 80-as évek elején kerülhetett sor az első országos bajnokság megrendezésére. A 70-es évek elején a kategória népszerűsítése érdekében meghívta Kolozsvárra Habány Lászlót Budapestről, aki azokban az években az egyetlen F1E kategóriával foglalkozó modellező volt Magyarországon. Habány Lászlót egy Brassóban rendezett országos bajnokságra is elvittük, ahol Arghir társaságában bemutatta F1E modelljeit az érdeklődőknek.

1969-ben a Román Modellező Szövetség főtitkárát, Bobocel Iont a sport érdemes mestere címmel tüntették ki. Az időközben szövetségi edzői státusba kinevezett Craioveanu George pedig érdemes edzői címet kapott. Mindketten megérdemelten jutottak a kitüntető címek birtokába.

A slănici sópalota jó híre arra a döntésre bírta a CIAM illetékeseit, hogy román javaslatra, az 1970. évi zárttéri világbajnokság rendezési jogát Romániának ítéljék.

1970. április 9–12. között a kis Prahova megyei városka a világ legjobb zárttéri modellezőit látta vendégül. A külföldi versenyzők, akik még nem ismerték a föld alatti sópalota körülményeit, kissé idegenkedve szemléltek a tompa fényben csillogó terem impozáns méreteit. Kisebb termekre beállított modelljeiket gyorsan sikerült a félszáz méteres magasság elérésére átállítani.

Emlékezetes, szép küzdelem után a csehszlovák Kalina 74 perc 17 mp-es összidővel (a két legjobb start összege) lett világbajnok. A második helyet 64 perc 14 mp-cel az amerikai csapat erőssége, Richmond szerezte meg, míg a bronzérmet, 63 perc 13 mp-es idővel Popa Viorelnak osztották ki.

A zárttéri VB titkári teendőit én láttam el, kedves modellező barátom, Mateiu Dorin pedig időmérő minőségben működött.

1970 júliusában az aradi repülőtérén került megrendezésre az országos makettbajnokság. Ezen a versenyen Rimóczi Ferenc második országos bajnoki címét nyerte egy remekül sikerült háromfedelű, első világháborús vadászgép, a Fokker makettjével.

A szabadon repülő modellek 1970. évi országos bajnokságát is a szebeni repülőtérén rendezték. Az ifjúsági korcsoportban versenyző, tehetséges kolozsvári újonc, Popa Viorel a vitorlázó F1A kategóriában 688 mp-es teljesítményével első helyen végzett. Csapattársa, a szárnyait eredményesen bontogató Pop Eugen pedig 625 mp-cel negyedik lett. A gumimotoros versenyben Gaher Lajos 740 mp-et teljesített, s ez a negyedik hely megszerzéséhez volt elég. A mechanikai motoros kategóriában Rázmán István 772 mp-es jó idővel ötödik lett.

## V.10. A postaversenyek rövid élete

A 70-es évek elején a spanyolországi Ifjúsági Szervezet Sportrepülő Bizottságától díszes levelet kaptam, amelyben a kolozsvári modellezőket egy általuk már régebben kezdeményezett, évenként megrendezésre kerülő nemzetközi F1A vitorlázó postaversenyre hívták meg. A meghívást örömmel vettük, mert a nemzetközi „vérkeringésbe” való bekapcsolódásunk újabb lehetőségét véltük felfedezni benne.

Annak érdekében, hogy Kolozs megye többi versenyzőinek is alkalma nyíljon bekapcsolódni ebbe az új versenyzési formába, kértem a szakosztályok vezetőit, hogy a spanyol fél által meghatározott időpontban a megye minden városában rendezzék meg a versenyeket, és az eredményeket postázzák a meghívóban közölt címre.

A spanyol Ifjúsági Szervezet a beérkezett eredményeket összesítette, és összeállította az egyéni és a csapatverseny sorrendjét, amit postán szétküldött a részt vevő csapatoknak.

A postaverseny ötlete a kölcsönös bizalom és megbízhatóság jegyében fogant meg a szervezők elképzeléseiben, mert éppen ezek voltak azok a tényezők, amelyek széppé, vonzóvá tudták varázsolni ezeket a rendezvényeket.

Az általam összesített eredménylisták vétele után rögtön észrevettem, hogy a tordai modellezők nem értették meg a verseny célját és nem tudták megérezní annak éppen a korrektségen alapuló varázsát, mert olyan irreális eredményeket postáztak, amik elérése az ő képességeiket messze felülmúlta. A gyanúsán kiváló tordai eredmények a spanyolokban is kételkedést válthattak ki, mert a következő években már nem küldtek több meghívót címünkre.

## V.11. A kolozsvári repülőmodellezés újabb gyász

1970 őszén újabb tragikus veszteség érte a kolozsvári repülőmodellezők népes taborát. Ismeretlen okokból, Mateiu Dorin, a kiváló, jó modellező barát és csapattárs, a Központi Egyetemi Könyvtár megbecsült dolgozója önkézzel vetett véget életének.

Mateiu Dorin (vagy ahogy mi hívtuk: Matyi) már az ötvenes évek végén abbahagyta modellező tevékenységét, de ellentétben a többi kolozsvári exmodellezővel, akik távozásuk után minden kapcsolatukat megszakították egykori csapattársaikkal, Mateiu Dorin szorgalmas és hűséges segítője lett a versenyek szervezőinek, és a sajtóban megjelent tudósításaival igyekezett hírt adni városunk modellező tevékenységének eseményeiről.

Halálával a kolozsvári modellezők népes családja szegényebb lett egy értékes, segítőkész, igaz emberrel.

## V.12. A Megyei Modellező Bizottság munkája

A Megyei Testnevelési és Sportbizottság aktivistái a különböző sportágak irányítását és felügyeletét a megyei szakbizottságokon keresztül gyakorolták. Kellő időben megalakult a Megyei Modellező Bizottság is, amelynek elnöki tisztségét a vezetőség reám ruházta. A 8–10, esetleg 12 tagból álló bizottságnak a megye területén folyó modellezőmunka irányítása, ellenőrzése és szervezése lett volna a feladata, természetesen ún. társadalmi munka formájában.

Megyéink területén (különösen Tordán) a repülőmodellezésen kívül autó-, hajó- és rakétamodellezés is folyt, s ezért a bizottság munkáját a sokszínűségnek kellett volna jellemeznie. Ehelyett csupán szürke egyhangúság lepte be a papíron létező, de a valóságban csak tengődő bizottság egész tevékenységét.

Az évi beszámolók után minden tagnak kiosztottuk az évi feladatok elvégzésének reá eső részét, és megelégedve vettük tudomásul, hogy az elmúlt időszakban milyen jól dolgoztunk. A következő év végén viszont azt kellett megállapítanunk, hogy az előirányzott terv csak igen csekély mértékben valósult meg, de sebj, az el nem végzett munkát „átcsoportosítottuk” a következő évre.

Hosszú éveken keresztül így folyt ennek a fantombizottságnak a munkája, amelyik tulajdonképpen már a megalakulástól „egyszemélyesnek” ítéltetett, ugyanis a levélírástól a gépelésig, a versenyekhez szükséges felszerelések beszerzésétől ezek terepre cipeléséig mindent nekem kellett elvégeznem. A titkári funkciót betöltő Pintican Augustin a leigazolások nyilvántartásában nyújtott segídekzet.

## V.13. Nagy jelentőségű versenysorozatok

A bukaresti Grivița Roșie üzemek mellett működő sportegyesület modellező szakosztályának tagjai, INTER AERO elnevezéssel nemzetközi jellegű körrepülő versenysorozat elindítását kezdeményezték. A belföldi versenyzők mellett a környező baráti országok modellezői is szívesen jöttek erre a találkozóra, amelynek versenyeit a Băneasa tó mellett fekvő Modellező Bázis körrepülő pályáján bonyolították le.

Ez a 70-es évek elején beindult, szép reményekre jogosító versenysorozat sajnos nem volt hosszú életű. A szervező szakosztály tisztségviselőinek sorában bekövetkezett sajnálatos események miatt keletkezett személyi kieséseket nem tudták pótolni, és a kezdeményezőzők induló lelkesedése szép lassan kialudt. Talán az INTER AERO versenyek megszűnése is hozzájárult a hazai körrepülő versenyzők számának vészes apadásához, amit aztán egypár év múlva még más szakszerűtlen és felelőtlen intézkedések sorozata követett, míg végül az U-control kategóriák a mélypontra süllyedtek.

Az évtizedes hagyományokkal rendelkező kolozsvári repülőmodellező sport képviselői a vitorlázó modellek kategóriájában kimagasló eredmények-

kel és alkotásokkal vonultak be sportágunk történetébe. Nemzetközi és hazai bajnoki címek, országos rekordok és nagy népszerűségnek örvendő, egyéni tervezésekből született, kiváló vitorlázómodellek sorozata jelzi azt az utat, amit a kolozsváriak ezen a területen megtettek.

Valószínű, hogy a mély nyomokat örökítő évtizedes hagyományok tisztelete és ápolása volt az az indíték, ami a Tehnofrig Sportegyesület modellező szakosztályának néhány tagját, élükön a fáradhatatlan Arghir Georgéval, arra ösztönözte, hogy 1971-ben egy évenként megrendezésre kerülő, országos jellegű, klubok közötti F1A vitorlázómodell-verseny megrendezését szorgalmazzák.

A javaslatot nagy örömmel fogadtuk, és a megvalósításához szükséges intézkedéseket megtettük. A verseny 1971-ben Kolozsvár Kupa néven indult, majd később a Napoca Kupa nevet kapta. A Megyei Szakszervezeti Tanács sportüggyel foglalkozó részlege vállalta a rendezvényt járó költségek fedezését, és ugyanakkor egy vörös kristályvázát is adományozott, ami azóta is vándordíjként a győztes csapat teljesítményét jutalmazza.

A Napoca Kupa versenyen 3 tagú klub- vagy sportegyesületi csapatok vesznek részt, és az örökös vándordíjat a legjobb eredményt elért csapat őrzi a következő versenyig. Ezenkívül az egyéni verseny rangsorát is összeállítják, és a helyezetteknek minden évben értékes díjakat osztanak ki.

Az 1971. év októberében elindított versenyt megszakítás nélkül már 24 éve minden évben megrendezik, s az elmúlt évtizedek példája azt mutatja, hogy a hazai repülőmodellező versenyprogram legrangosabb és legidőtállóbb klubok közti versenyévé nőtte ki magát.

Az indulás utáni években, amint azt a mellékelt táblázaton is látni lehet, a verseny legalkalmasabb lebonyolítási helye után kutattunk, míg végül is a dezmeri sportrepülőtér ajánlkozott erre a legelfogadhatóbbnak. A Kolozsvártól távolabb eső helyeken rendezett találkozók szervezési problémái túlságosan nehéz feladatok elé állítottak. A táblázat azt is elárulja, hogy a versenyeket kevés kivétellel október hónapban bonyolítottuk le, mert tapasztalataink szerint október általában szép csendes őszi idővel örvendeztetett meg az elmúlt évtizedek folyamán.

Az első évtizedben a kupaversenyen részt vevő csapatok száma növekvő tendenciát mutatott. Az 1979-ben és 1980-ban rendezett találkozók mind a csapatok, mind a versenyzők számának szempontjából rekordértékeket jelentettek. Ennek az első évtizednek legrangosabb és legszínvonalasabb küzdelmét 1979-ben vívták a résztvevők, s ezért érdemesnek tartom az egyéni verseny első 4 helyezettjének eredményéről megemlékezni. A helyezések sorrendjét csak a harmadik póttart elvégzése után lehetett összeállítani:

|                  |                              |                  |
|------------------|------------------------------|------------------|
| 1. Nicodim Ioan  | Kolozsvári Tehnofrig         | 1260+240+300+360 |
| 2. Ávéd Levente  | Gyergyószentmiklósi Lendület | 1260+240+300     |
| 3. Arghir George | Kolozsvári Tehnofrig         | 1260+240+145     |
| 4. Varga Árpád   | Gyergyószentmiklósi Lendület | 1260+150         |



## A Napoca Kupa első évtizede

| Sor-szám | A verseny lebonyolítási helye  | A verseny időpontja   | Egyéni győztes | Klub vagy sportegyesület     | A start-számok | Eredmény (mp)    | Győztes csapat               | Össz-<br>teljesítés | Részt vevő csapatok száma | A versenyzők száma |
|----------|--------------------------------|-----------------------|----------------|------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------|
| 1.       | Kolozsvári TAROM repülőter     | 1971. október 24.     | Aved Levente   | Gyergyószentmiklósi Lendület | 3              | 360              | Gyergyószentmiklósi Lendület | 540                 | 5                         | 11                 |
| 2.       | Postaverseny                   | 1972. október         | Száva István   | Marosvásárhelyi Akarat       | 5              | 900+162          | Kolozsvári Tehnofrig         | 2435                | 3                         | 10                 |
| 3.       | Dezerméri vitorlázó repülőter  | 1973. szeptember 8-9. | Arghir George  | Kolozsvári Tehnofrig         | 7              | 1151             | AVIA Bukarest                | 3326                | 4                         | 11                 |
| 4.       | Tordapolyáni legelő            | 1974. augusztus 31.   | Popa Crîngu    | AVIA Bukarest                | 7              | 1223             | AVIA Bukarest                | 3266                | 8                         | 24                 |
| 5.       | Aranyoslónai katonai repülőter | 1975. szeptember 6-7. | Pop Eugen      | Kolozsvári Tehnofrig         | 7              | 1226             | AVIA Bukarest                | 3378                | 8                         | 24                 |
| 6.       | Kolozsvári TAROM repülőter     | 1976. október. 24     | Száva István   | Marosvásárhelyi Akarat       | 5              | 858              | AVIA Bukarest                | 2353                | 7                         | 19                 |
| 7.       | Dezerméri vitorlázó repülőter  | 1977. október 22-23.  | Neagu Bogdan   | AVIA Bukarest                | 7              | 1260+240         | AVIA Bukarest                | 3780                | 8                         | 24                 |
| 8.       | Dezerméri vitorlázó repülőter  | 1978. november 4-5.   | Rediş Ioan     | Aradi Eşterga                | 7              | 1245             | AVIA Bukarest                | 3444                | 10                        | 35                 |
| 9.       | Dezerméri vitorlázó repülőter  | 1979. október 20-21.  | Nicodim Ioan   | Kolozsvári Tehnofrig         | 7              | 1260+240+300+360 | Kolozsvári Tehnofrig         | 3726                | 14                        | 43                 |
| 10.      | Dezerméri vitorlázó repülőter  | 1980. október 18-19.  | Szabó Miklós   | Békéscsabai HAFE             | 5              | 753              | Kolozsvári Tehnofrig         | 2037                | 14                        | 39                 |

A csapatverseny végeredménye is híven tükrözi a nemes versengésben kialakult fej fej melletti küzdelem kiegyensúlyozott voltát. Csapatom, a Tehnofrig „legénysége” (Nicodim, Arghir, Pop) 3726 mp-es összteljesítménnyel lett a kupa védője, de a kitűnő erőket szerepeltető gyergyószentmiklósi Lendület a lelkes Ávéd László vezetésével (Ávéd Levente, Varga Árpád, Blénessy Csaba) 3640 mp-et teljesített. S csupán 86 mp-cel repítettek kevesebbet, mint a kolozsváriak. A csapatverseny harmadik helyét, az akkori időkben kiválóan versenyző Eszterga tagjai (Rediș Ioan, Isidor Florin, Marta Dimitrie) foglalták el 3559 mp-es összidejükkel.

Különösen az első évtizedben a kolozsváriak legerősebb ellenfele az AVIA Bukarest kiváló erőket felvonultató csapata volt. A Popa Crîngu, Petrescu Dandu, Neagu Bogdan, Popescu Marian és Popa Gheorghe „ötösből” összeválogatott 3 tagú csapat az első tíz évben 6 alkalommal vitte Bukarestbe a Napoca Kupát!

A tízéves évfordulót ünneplő Napoca Kupa versenyre sikerült meghívunk a békéscsabai HAFE Klub csapatát is. A nagyon merev és elzárkozó központi vezetés (nem a Modellező Szövetség!) a legtöbb esetben nem engedélyezte az ilyen természetű kapcsolatfelvételt. A meghívás a kölcsönösség alapján jött létre. A következő évben a Tehnofrig-modellezők csapatával kellett volna ellátogatnunk Békéscsabára, de erre már nem került sor. Azután még próbálkoztunk hasonló kísérletekkel, de a Megyei Testnevelési és Sportbizottság illetékesei a legszigorúbban megtiltották, hogy külföldi csapatok kölcsönösségi alapon történő meghívásának gondolatával foglalkozunk.

A Napoca Kupán részt vevő klubok és sportegyesületek tagjai egyhangúlag elismerték a versenyek magas szervezési színvonalát és azt a kifogástalan, sportszerű légkört, ami az évenként megismételt találkozókát jellemezte. A pozitív minősítéseket elsősorban az a derék, szolgálatkész időmérő gárda érdemelte ki, amelyik hűséges segítőm volt a hosszú évek alatt. Megérdemlik azt, hogy nevükről megemlékezzem: Bartha Béla, Muscă Mihai, Turánicz Péter, Benedek András, Rázmán István, Rimóczi Ferenc, Béni Attila, Pintican Augustin, Majer István, Balázs Gyula, Kovács Zoltán, Kalinovszky Béla, Blezsán Károly, Pojar Dorel, Bularda Virgil, Szilávis József, Ráduly József, Vincze János, Decanovici Oleg és Jenei Béla.

## **V.14. A harmadik nemzedékváltás**

### **Újabb szabályzatmódosítások és versenyzési módok**

A 70-es évek elején a kolozsvári repülőmodellezés harmadik nemzedékváltásának lehettünk tanúi. Az utánpótlás biztosítását csak a Pionírház tudta vállalni, mert az egyetlen sportegyesületi modellező szakosztály műhely, illetve klubhelyiség hiányában csupán az időközben feltűnt tehetségek to-

vábbfejlesztésével tudott foglalkozni. Ebben az időszakban kezdett körvonalazódni városunk repülőmodellező sportjának az a nagyon rátermett, tehetséges modellezőkből álló csapata, melynek tagjai közül többet a Pionírház modellezőköréből igazoltunk át a Tehnofrig-szakosztályba.

Pop Eugen, Popa Viorel, Rimóczi Ferenc, a Nicodim testvérek és az idősebb generációból őket követő Muscă Mihai, Arghir George és Rázmán István alkották azt a kivételes adottságokkal felruházott csapatot, amelyik több éven át a hazai bajnokságok legjobbjai között szerepelt. Mindegyikük egyszer vagy többször is tagja volt az országos válogatottnak. A modellezés iránti szeretetük, a mindent megoldani képes műszaki készségük és példás szorgalmuk segítségével jutottak a piramis csúcsára.

Muscă Mihai kivételével, ez az „aranycsapat” a repülőmodellező sport talán legszínesebb, de legnehezebb kategóriáiban a szabadon repülő modellek csoportjaiban (F1A, F1E, F1B és F1C) alkotott és versenyzett.

A szabadon repülő kategóriák versenyzőit még a legnagyobb elővigyázat esetén is a modellek elvesztésének kockázata fenyegeti. A „megszökött” modellek általában az időzítőberendezés apró hibáiból kifolyólag tűnnek el, de számos olyan jelenséget is megfigyelhettünk, amikor az időzített modell a rendkívül erős feláramlásban képtelen volt földre ereszkedni. Ilyen és hasonló körülmények között a Tehnofrig „team” tagjait sem kímélte a balszerencse. Számos kiválóan megépített és beállított modellünktől kellett végleges búcsút vennünk, és sajnos csak kevés esetben volt alkalmunk a becsületes megtalálónak köszönetet mondani. Ha még azt is megvizsgáljuk, hogy a végleg eltűnt modellekbe épített anyagok, továbbá a bennük lévő drága szerkezetek értéke mennyire rúg, s mindezekhez még a kivitelezéshez szükséges munkaórák sokaságát is hozzáadjuk, akkor számot adhatunk arról, hogy a szabadonrepülő-kategóriák versenyein milyen kiküszöbölhetetlenül nagy szerepet játszik a kockázati tényező.

A különböző szabadtéri versenyeken az esetleges erős szél a starthelytől több kilométeres távolságra is elsodorhatja a modelleket. A háromperces időzítéssel repülő modellek, 5–7 m/mp erősségű szélben, a maximális 180 mp-es repülési idő alatt 1–2 km távolságot is berepülhetnek. Ilyen körülmények között, ha a versenyzőnek nem áll rendelkezésére erre alkalmas jármű (motorkerékpár, gépkocsi), minden start alkalmával a hosszútávfutók ritmusában kell loholnia modellje után, de közben azt szemmel is kell tartania, még az irányt is pontosan kell követnie, mert ha e két követelmény közül az egyiket nem tudja teljesíteni, akkor ez a modell elvesztését eredményezi. Így aztán a szabadon repülő modellekkel versenyző egyének dupla sportot űznek: a repülőmodellezést és a szorosan ehhez kapcsolódó akadályfutást, mert a versenyterepet szegélyező árkos-bokros, fás, patakokkal, esetleg folyókkal határos részekben a gyors előrehaladás roppant nagy erőbedobásra készíti őket. Egy röpké számítás segítségével tudomást szerezhettünk arról, hogy erős szél esetén egy repülőmodellező sportolónak a 7 sikeres, tehát 180 mp-

es startja alkalmával hány kilométer távot kell végigfutnia, illetve gyalogolnia. A számolás a következő eredményt adja: ha 1 start alatt a leszállás helyéig megtett út 1,5 km, amit visszafelé is meg kell tenni, akkor ez összesen 3 km; ha ezt megszorozzuk héttel, az eredmény 21 km lesz. A verseny lebonyolítása közben ennek a távnak csak a felét kell futva megtenni, mert a modell visszaszállítása történhet lépésben is. Mindenesetre a fél táv is legalább 10 km futást igényel, ami egy hosszútávfutónak is jelentős erőbedobást jelenthet.

A szabadon repülő kategóriák egy nálunk még nem annyira elterjedt ágában, a mágnesirányítású vitorlázómodellek (F1E) osztályában is a versenyzők fokozott fizikai igénybevételével találkoztunk. Ezt a kategóriát a 70-es évek derekán Arghir George honosította meg Romániában, de eredete az olasz és a német alpesi modellezőktől származik. Ezeket a modelleket kedvező lejtőszélben, magas dombok vagy hegyek oldalairól indítják, és a szabályzatban előírt startonkénti időtartam után a modellek determalizálva érnek földet.

Az F1E kategória versenyein a tökéletesen iránytartó modellek tulajdonosai, ellentétben a többi szabadonrepülő-kategóriák versenyzőivel, erősebb szél esetén kevesebbet szaladnak, mert az időzített modell a starthely közelében ér földet. Ha viszont nincs megfelelő szél, akkor a modellek hosszú, egyenes utat tesznek meg, és visszaszállításuk minden start alkalmával a hegyoldal ismételt megmászásával veszi igénybe a versenyző fizikai erejét. Ez különösen az alpesekben rendezett versenyeken jelent néha leküzdhetetlen akadályt, ahol a meredek sziklafalakon történő mozgás veszélyessége sok esetben lehetetlenné teszi a modell visszaszállítását.

Mondhatja-e még ezek után valaki azt, hogy a repülőmodellezés nem sport?

Visszatérve a nagy távolságot megtett modellek megtalálásának feltételeire, az elmúlt évtizedek tapasztalatai és példái azt bizonyítják, hogy ehhez is sok gyakorlatra, de kiváltképpen jó tájékozódó- és megfigyelőképességre van szükség. Észrevehetően ezt a nem könnyű feladatot egyesek nehezkesebben, mások könnyebben végzik. Ez természetes is, hiszen az előbb említett tulajdonságokkal nem minden ember rendelkezik.

A továbbra is érezhető ellátatlanság arra ösztönözte a Tehnofrig modellező szakosztályának versenyzőit, hogy önellátásra rendezkedjenek be.

Az időzítőórák, a köröztető berendezéseket és az üvegszálas műgyanta törzseket már mint saját termékeiket tudták felhasználni. A 70-es évek vége felé pedig a Rimóczi, Pop, Nicodim I., Nicodim Gh. „kvartett” már olyan 2,5 cm<sup>3</sup>-es izzógyertyás motorokat gyártott, amiknek teljesítménye egyenlő volt a legjobb külföldi motorokéval. A forgattyúházakat Rimóczi Ferenc mesteri-en tudta önteni, és ő gyártotta azokat az első motoralkatrészeket is, amikből az összeszerelt példányok már fülsiketítően „visítottak”.

Erre a nagyon eredményes tevékenységre a Modellező Szövetség is felfigyelt, de ígéreteken kívül a csoport munkáját mással nem tudták támogatni.

Mint minden élő sportág, az évtizedek folyamán a repülőmodellezés is számos szabálmódosítást szenvedett.

Az 50-es évek elején bevezetett átlagversenyek a szabadonrepülő-kategóriák nagy fejlődését indították meg. Az 1969-ben rendezett szabadonrepülő-világbajnokságon a versenyzők már nem öt, hanem hét startot végeztek, de ezt a módosítást országunkban csak a 70-es évek elején vezették be.

A gumimotorok súlyát 40 gr-ra csökkentették, és a mechanikai motoros modellek motorjátát 7 mp-re korlátozták. A CIAM azért vezette be ezeket a módosításokat, mert a kategóriák robbanásszerű fejlődése következtében a világbajnokságokon olyan nagyszámú versenyző teljesítette a maximális időket, hogy a néha elhúzódo pótstartok követelményei sok esetben megoldhatatlan problémák elé állították a holtversenyben résztvevőket.

Az F1A kategóriában divatba jött ún. köröztetés is forradalmasította ezt a modellosztályt. A modell törzsébe épített speciális köröztető berendezés segítségével lehetőség nyílt megkeresni a megfelelő emelőáramlatot, és a modellt ebben lehetett lekapcsolni. Ezek a szerkezetek könnyűfém-ből készültek, de kivitelezésük már igen hozzáértő fémmegmunkálást igényelt. A szerkezet beállítása és a vele való köröztetés sem tartozott az egyszerű feladatok közé. Általában minden versenyzőnek legalább fél évi kitartó gyakorlásra volt szüksége ahhoz, hogy evvel a rendszerrel modellt kellőképpen tudja működtetni. Az F1A-versenyek „termikvadászat” képét tárják a nézők elé. Később aztán a „nagymenők” köröztető berendezéseiket úgy módosították, hogy lekapcsolás után szél- és termikmentes időben is a modell még 10–12 m-es plusz magasságot tudjon nyerni. Ez a megoldás különösképpen a pótstartok lebonyolításában segíti lényeges előnyhöz a versenyzőt.

A szabadonrepülő-kategóriákban meghonosodott versenyzési stílusok még más újdonságokat is tartalmaznak. A gumimotorosoknál például a modellt álló, hátrahajtott légcsavarral, igen jelentős erővel, a gerelyhajításhoz hasonlítható dobással küldik a magasba, ami után kb. 10–15 m megtételét követően a légcavar kinyílik, a gumimotor működésbe lép, és az indításnál nyert plusz magasság segítségével a modell nagyobb eséllyel teljesíti a 180 mp-et.

A mechanikai motoros modellek speciálisan gyártott 2,5 cm<sup>3</sup>-es, 28 000–30 000 percenkénti fordulattal „pörgő” motorokkal vannak ellátva. A modell törzsében a szerkezetek sokasága működik, s egy apró kis műszaki hiba az elstartolt modell katasztrófáját jelentheti. Ehhez a kategóriához tökéletes felszereltség, sok jó modell, kiváló idegek, na meg hatásos fülvédők is szükségesek.

A jelenkor modern szabadon repülő modelljeinek rövid ismertetése után önkéntlenül is felvetődhet bennünk a kérdés, hogy az elkövetkező évek milyen meglepetéseket tartogathatnak még számunkra. Ha a CIAM nem fogatnatosít olyan újabb lényegbevágó szabálmódosítást, mint 1953-ban, akkor ezek a kategóriák annyira kirekednek a konvencionális modellezés kereteiből, hogy a velük való további foglalkozást a modellező társadalom csak roppant csekély százaléka fogja tudni megengedni magának.

## **V.15. Sikeres belföldi és külföldi szereplések**

A mindjobban erősödő Tehnofrig-gárda nagy ígérete, Pop Eugen, az 1972. évi bacăui országos bajnokságon 787 mp-es remek eredményével a vitorlázó A1-es kategória győztese lett. A csapat többi tagja is kitett magáért, és 4377 pontos összteljesítménnyel megnyerték a csapatversenyt, megelőzve a nagy vetélytársat, a bukaresti AVIA együttest.

Az év krónikájához kapcsolódik az a látogatás, amit Arghir George társaságában tettem az akkori Nyugat-Németországban. Azoknak a müncheni modellezőknek voltunk vendégei, akikkel egy évvel korábban Arghir a svédországi Göteborgban rendezett világbajnokságon barátságot kötött.

A következő év versenyeredményei mind belföldi, mind külföldi viszonylatban jelentősen növelték tekintélyünket.

Kivételes szorgalma és rátermettsége folytán Pop Eugen a vitorlázó kategóriák valóságos egyeduralkodójává nőtte ki magát. Ezt bizonyította az 1973-ban rendezett pitești-i bajnokságon is, ahol mindkét vitorlázó kategóriában (A1 és A2) győzedelmeskedett. Különösen kiemelkedő volt 847 mp-es győzelme az A1-es kategóriában.

Ausztriában, Wienerneustadt repülőterén rendezték meg a szabadon repülő modellek 1973. évi világbajnokságát. Országunk válogatott csapatában Rázmán István és Pop Eugen is helyet kapott. Mindketten derekasan helytálltak a világ élvonalbeli versenyzőivel folytatott küzdelemben. Pop Eugen első világbajnoksági szereplése kiválóan sikerült, ugyanis 1260 mp-es maximális teljesítményével a 41 versenyzőből álló döntő résztvevője lett. A pótstartok elvégzése után végül is a 36. helyet sikerült megszereznie. Remek eredményének értékét az a tény is emelte, hogy a versenyt még a régi, klaszszikus starttechnikával küzdötte végig, ellentétben a versenyzők zömével, akik a köröztetés segítségével lényeges előnyhöz tudtak jutni.

A Tehnofrig-gárda sikorsorozata a következő években is folytatódott.

1974-ben Târgu-Jiu látta vendégül az ország legjobb szabadonrepülő-kategóriákban versenyző modellezőit. Pop Eugen újra az A1-es vitorlázó kategóriában, míg Rázmán István a mechanikai motoros versenyben lett országos bajnok. Csapatversenyben ugyancsak bajnoki címet nyertünk.

A Román Modellező Szövetség helyes, hozzáértő politikájának eredményeként, válogatott versenyzőink külföldi versenyeken és bajnokságokon való szereplése kezdett felélénkülni.

Az 1975-ben esedékes szabadrepülő-világbajnokságon való eredményes szereplése érdekében a Német Demokratikus Köztársaság Modellező Szövetsége Erfurt város repülőterén rendezte meg a szocialista országok felkészítő nemzetközi versenyét, Barátság Kupa néven. A versenyen induló csapatban a két kolozsvári kerettag, Rázmán István és Pop Eugen is jelen volt. A kiváló modellekkel és a már modern starttechnikával versenyző Pop Eugen számára ez a verseny is emlékezetes sikerrel zárult. Az F1A verseny döntőjében, a harmadik, maximális pótstart után, három más csapat versenyzőjével együtt, mind a négyüket győztesnek hirdették ki.

Bulgáriában, Plovdiv város repülőterén rendezték meg az 1975. évi szabadonrepülő-világbajnokságot. A román válogatott csapatnak nemzetközi időmérői minőségemben én is kísérője lehettem.

Már az induláskor tudni véltük, hogy a Popa Crîngu, Petrescu Dandu, Pop Eugen összeállítású F1A-csapat esélyesként indul a nagy világversenyen. Nem tippeltünk rosszul, de egy ilyenkor előforduló, apró „kisiklás” elütötte a csapatot a dobogós helyezéstől. Az történt ugyanis, hogy a három versenyző kötelező 21 startjából egy nem sikerült 180 mp-re (Petrescu Dandu), s így a Német Demokratikus Köztársaság csapata mögött igen minimális különbséggel csapatunk a negyedik helyet foglalta el.

## **V.16. Kedvezőtlen változás a Román Modellező Szövetség vezetésében**

A plovdivi világbajnokságról hazatérve, megdöbbenve szereztünk tudomást arról, hogy Bobocel Iont leváltották a Szövetség éléről. A hír annál is inkább lesújtó és sokkoló hatással volt ránk, mert a kinevezett új vezetőt, Cerchezeanu Dumitru egyáltalán nem ismertük. Ahogy én már akkor megfogalmaztam, ez az egyén akkor hallott először a modellezésről, amikor a Szövetség vezetését átvette. Sporttevékenységünk semmibebevését, lenézését véltük felfedezni ebben a változásban, s amint később kiderült, sértődöttségünk nem volt alaptalan.

Cerchezeanu Dumitru a kommunista diktatúra hű bérencének szerepében a Modellező Szövetség egész működését a párt dogmáinak keretei közé kényszerítette. Rövid idő elmúltával, tipikus sztálini módszerek alkalmazásával több értékes, régi, igaz modellező barátunkat rekesztette ki a sporttevékenységből. Elég talán ezek közül a Mitache Alexandru és Păucă Mircea nevét említenem, de legszembetűnőbb és legfelháborítóbb cselekedete volt, amikor Craioveanu George szövetségi edzőt üzte el maga mellől. Azt a kiváló szakembert, aki két hónapon keresztül tanította és oktatta őt, hogy el tudjon igazodni a Szövetség ügyes-bajos dolgaiban. Ezek után Craioveanu

végleg búcsút mondott kedvenc sportjának, és egy újabb, frissebb sportágnak, a sárkányrepülésnek lett lelkes művelője.

A Román Modellező Szövetség vezetésében történt szerencsétlen változásnak rövid idő elteltével negatív eredményeit tapasztalhattuk. Meggriktultak a külföldi versenyekre szóló kiutazások, aminek káros hatását már a belföldi bajnokságokon is érezni lehetett.

Ezekben az években a rohamléptekkel fejlődő repülőmodellező sport nem kegyelmezett azoknak, akik különböző nemzetközi versenyekről vagy bajnokságokról hiányozni kényszerültek, mert a lemaradásokat utólag már nagyon nehezen lehetett behozni. Ez a szomorú sors sújtotta elsősorban a körrepülő versenyzőket, akik hosszú éveken keresztül kénytelenek voltak elszenvedni a Szövetség vezetőjének szakszerűtlen ténykedéseit, amik elsősorban a körrepülő kategóriák totális elsorvasztását eredményezték.

## **V.17. A repülősportok Balkán Bajnokságainak rövid élete**

A 70-es évek derekán a Balkán-térség országainak Sportrepülő Szövetségei a repülősportok Balkán Bajnokságainak megszervezését vállalták. Ezek keretében a repülő- és rakétamodellek versenyeire is sor került.

Ami a repülőmodellezés bevonását illeti a Balkán Játékok programjába, ezen a téren rajtunk kívül csupán a jugoszláv és bolgár versenyzőket lehetett erős vetélytársként emlegetni, mert Törökország, Görögország, valamint Albánia repülőmodellezése nem volt számottevő. Itt kell megjegyezni, hogy repülőmodellezői pályafutásom alatt egyszer volt alkalmam albán modellezőkkel találkozni; s ez a hatvanas évek közepe táján történt a slánici sópálotában rendezett zárttéri bajnokságon.

A balkáni országok közül az utóbbi évtizedekben Bulgária repülőmodellezői tanúsították a leglátványosabb fejlődést. Amíg az ötvenes évek derekáig versenyzőik tulajdonképpen csak mint szemlélők voltak jelen a nemzetközi találkozókön, addig a 70-es években legjobbjait már az Európa- és világ-bajnokságok favoritjai között tartották számon.

Jugoszlávia, Bulgária, Románia és Törökország után az ötödik sportrepülő Balkán Bajnokságot Görögországnak kellett volna megrendeznie. Erre különböző okok miatt nem kerülhetett sor, s így ennek a bajnokságsorozatnak vége szakadt.

## **V.18. A vezető sportszervek viszonyulása a modellezéshez**

A kolozsvári repülőmodellezés történetének elemzése során feltétlenül szólnom kell azokról a körülményekről, amelyek közepette a különböző rendű és rangú sportszervek teljesíteni igyekeztek a támogatásunkat illető kötelességeiket.



Amint már említettem, az eltelt hosszú évtizedek alatt a repülőmodellező sport a mostohagyermek szerepét játszotta a romániai sportéletben. A legmagasabb fórum, az Országos Testnevelési és Sportbizottság vezetősége részéről a legcsekélyebb szimpátiát sem tapasztaltuk irányunkban, pedig (elsősorban a Bobocel idejében) a Román Modellező Szövetség a nagyon szűkös évi költségvetés dacára jobb eredményeket tudott felmutatni, mint jó pár más szakszövetség. A legfelsőbb sportvezetés nem tudta, honnan is tudhatta volna, hogy a modellezés rendkívül költséges sportág. Amikor néha-néha alkalmunk nyílt arra, hogy a vezetők előtt felfedjük igen gyenge támogatottságunkat, mindig eszünkbe juttatták, hogy a modellezés nem olimpiai sportág, tehát éreznünk kellett azt, hogy a román sport „másodrendű” képviselői vagyunk. Ez a helytelen látásmód és mentalitás a megyék sportvezetésében is felfedezhető volt. A Megyei Modellező Bizottság nevetségesen csekély évi költségvetéséből a bajnokságok megyei fázisainak kiadásait lehetett szűkösen fedezni, s még szerencse, hogy létezett egy Megyei Szakszervezeti Tanács, ahol a sportügyeket felügyelő Dănilă Virgil nevű aktivista hűségesen támogatta nagy sikerű, vándordíjas versenyünket, a Napoca Kupát, továbbá fontos szerepet játszott a Központi Tanácstól érkezett támogatási pénzek szétosztásában is.

A legmegértőbb és leghatásosabb segítséget a Tehnofrig Sportegyesület vezetőségétől kaptuk. Ha időnap előtt kimerítettük az évi pénzkeretet (ami minden évben megtörtént), költségeink további fedezését nem szüntették be. Hálás érzéssel gondolok a Sportegyesület fiatalon elhunyt elnökére, a Tehnofrig üzem főkönyvelőjére, Bács Lászlóra, valamint két hűséges munkatársára, Rózsa Ferencre és Kocsis Gyulára, akik sporttevékenységünket messze-menően támogatták. Azért is részesülhettünk kitüntető figyelmükben, mert a sportegyesület legeredményesebb szakosztálya voltunk. Ugyanakkor feltétlenül említést érdemel a Tehnofrig üzem laboratóriuma egykori főnökének, Nagy Pál mérnöknek segítőkészsége, aki nagyon gyakran az üzemben beszerezhető anyagok számunkra történő kiutalásával támogatta szakosztályunkat.

## **V.19. Az utánpótlás nevelésében nagy szerepet játszó kartonmodell-akció**

A kolozsvári utánpótlást biztosító Pionírház modellezőkörenek munkaterve egy nagyon hatásos akcióprogramot is tartalmazott: a nagy létszámú gyermekcsoportok beszervezését a modellezőmunkába az ún. kartonmodellek építésével szándékoztak megvalósítani. A duplex kartonra kinyomtatott modell alkatrészeit ollóval kellett kivágni, és minimális lécmennyiség felhasználásával, két délutáni foglalkozás ideje alatt elkészülhetett a remekül sikló kis modell.

Ebben az akcióban a dési Pionírház modellezőkörenek vezetője, Ilyés Csaba is nagy szerepet vállalt, és Béni Attilával közösen számos kartonmodell-versenynek lettek lelkes szervezői.

A minimális anyagszükségletet igénylő építési akció kiváló szolgálatot tett a modellezés népszerűsítésének. Nagy hiányosságnak lehet viszont vélni azt, hogy a kartonmodellek után a gyerekeknek nem állt rendelkezésükre a továbblépést biztosítani tudó, nagyobb teljesítményekre képes modellek tervrajzsorozata. Sajnos még senkinek nem jutott eszébe a kezdő fokon történő oktatás metodikai alapjait lerakni. Tehát nem létezik (és még most sincs) egy jól átgondolt és kidolgozott kiképzési terv és az ehhez szorosan kapcsolódó 5–6 modellt magában foglaló tervrajz-sorozat.

Így történt és történik még ma is, hogy ahány modellezőkör vagy -szakosztály, annyi elképzelés vagy rendszer alapján próbálják a kezdőket a modellezés szerteágazó ismereteivel felvértezni. A jól átgondolt kiképzési rendszer hiánya olyan elképesztő dolgokat is eredményez, hogy kezdő gyerekek kezébe rádióirányítású modelleket adnak, aminek szomorú végkifejletét igen könnyű kitalálni. Évtizedes tapasztalataink a lehető legmeggyőzőbb módon bizonyítják azt, hogy alapkiképzés nélkül egyetlen modellező sem tud további eredményes tevékenységet produkálni. Ez természetes, hiszen senki nem kezdheti tanulmányait egyetemi szinten.

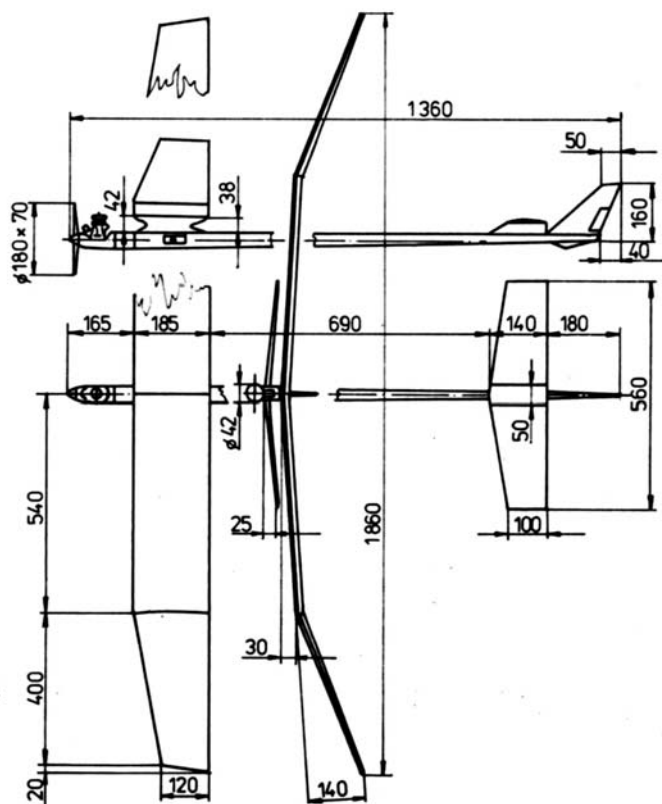
## **V.20. A Tehnofrig-gárda a csúcson**

### **Hazai és nemzetközi helytállás. Egy kitüntető sportcím méltó birtokosa**

1976-ban a Bihar megyei Szalonta város modellezői Bihar Kupa elnevezéssel nagy sikerű szabadonrepülő-versenysorozat szervezőiként jelentkeztek.

A szalontai melletti Madarász község nagy kiterjedésű legelőjén emlékezetes, szép versenyeknek voltunk résztvevői. Alkalom nyílt arra, hogy a magyarországi Békéscsaba versenyzői is ellátogassanak ezekre a találkozókra. Az 1976-ban lebonyolított versenyen a még ifjúsági korban lévő Nicodim Gheorghe 900 mp-es maximális teljesítménnyel a gumimotoros kategória győztese lett, s eredményével egyben a sportmesteri cím elnyerésének feltételét is teljesítette. A kellemes és emlékezetes szalontai versenyek továbbra is évi versenyprogramunk kiemelt eseményét jelentették. Az 1978. évi találkozón Pop Eugen az F1A kategóriában első helyen végzett, Rimóczi Ferenc pedig saját készítésű motorjával a második helyet szerezte meg a mechanikai motoros kategóriában.

Az időközben Szalonta Kupa néven tovább élő verseny 1981-es rendezvényén 1260 mp-es maximális idővel Popa Viorel lett az F1A kategória győztese, Rimóczi Ferenc pedig 1127 mp-es teljesítménnyel szintén első lett a mechanikai motoros kategóriában.



10. ábra. Rimóczi Ferenc 1981-ben országos bajnokságot nyert mechanikai motoros modellje

1982-ben a szalontai versenynek két kolozsvári győztese volt: Nicodim Ioan az F1A kategóriában és Rimóczi Ferenc az ő kedvenc „fülsiketítő” motoros osztályában.

Az 1977 és 1982 között eltelt 5 év alatt a Tehnofrig-szakosztály derék repülőmodellezői még számos országos bajnoki címmel öregbítették szakosztályunk hírnevét. Ezenkívül több második és harmadik helyezés is jelezte az élvonalban elfoglalt helyünket.

1979-ben a Bacăuban rendezett repülőmodellező Balkán Bajnokságon Muscă Mihai a műrepülő kategória győzteseként állhatott a győzelmi emelvény legmagasabb fokára. Balkán bajnoki címet 1981-ben a Törökországban rendezett utolsó Balkán Bajnokságon sikerült megvédenie.

A jugoszláviai Mostar óriási repülőterén lebonyolított 1980. évi szabadon repülő Európa-bajnokságon Pop Eugen a román F1A csapat tagjaként bronz-érmet szerzett.

Az 1981-ben rendezett pitești-i országos bajnokságon Rimóczi Ferencnek sikerült feltennie a koronát többéves motorgyártó tevékenységére, ugyanis 1260 mp-es maximális teljesítményével első ízben győzedelmeskedett az F1A kategóriában. Győztes F1C modelljének háromnézeti rajzát a 10. sz. ábra szemlélteti.

Bevallom őszintén, hogy a 70-es évek folyamán, miután meggyőződtem szakosztályunk négy versenyzőjének a vitorlázó F1A kategóriában tanúsított képességeiről, szakosztályvezetői, illetve edzői álmaim keretében állandóan dédelgettem azt a vágyamat, hogy egyszer talán egy elkövetkezendő rangos nemzetközi versenyen a részt vevő országos válogatott F1A-csapatának mindhárom tagja szakosztályom versenyzőiből fog összeverődni. Álmom nem teljesedhetett, pedig Arghir George, Pop Eugen, Nicodim Ioan és Popa Viorel szerepeltetésével akármikor ütőképes F1A-csapatot lehetett volna összeállítani.

Ennek a nagyon termékeny, sikerekben és megvalósításokban rendkívül gazdag kolozsvári repülőmodellezésnek krónikáját talán nem is zárhatnám megfelelőbb esemény ismertetésével, mint azzal, hogy 1982-ben kimagasló belföldi és külföldi sporteredményei elismeréseképpen Pop Eugent, a Tehnofrig Sportegyesület repülőmodellező szakosztályának kiváló versenyzőjét „A sport nemzetközi mestere” címmel tüntették ki.

Tagadhatatlan, hogy az általa sok éven keresztül elért nagyszerű sporteredményeket Kolozsváron rajta kívül egy repülőmodellező sem tudta megközelíteni. Csapatársaival, a 7 sportmesteri címet viselő, kiváló kolozsvári repülőmodellezővel együtt olyan kivételes csapatot alkotott, amelynek tevékenységéről valószínű még mások is meg fognak emlékezni.

## Epilógus

Könyvem megírásakor azon óhaj vezérelt, hogy a kolozsvári repülőmodellezés krónikájában minden olyan eseményről, eredményről és kudarcról említést tegyek, amely ezt a foglalatosságot, aktuális szóval élve hobbit vagy sportot, az elmúlt évtizedek folyamán fejlődésében kedvezően vagy kedvezőtlenül befolyásolta. Nem vagyok biztos benne, hogy ezt a törekvésemet könyvem minden olvasója sikeresnek fogja minősíteni. Feljegyzéseim, tapasztalataim és forrásanyagaim hiányosságai több kérdést válaszolatlanul hagyhatnak.

Többen talán azt fogják kifogásolni, hogy az öt fejezetben számos olyan központi sportpolitikai kérdést és eseményt tárgyalok, amely nem tartozik a címben jelzett témához. Valóban, gyakran kellett kitérnem olyan természetű események taglálására, amelyek a mindenkori központi vezetés hol szakértelem nélküli intézkedéseit, hol a nagyon kevés pozitív hozzáállásából származó kedvező cselekedeteit tárgyalja. Ezeket a kitérőket azért tartottam fontosnak könyvembe iktatni, mert ismeretükben lehet a legjobban megérteni az összefüggéseket a sportéletben kontárkodó egykori politikai vezetők által kinevezett és megbízott, készületlen, silány tudással rendelkező személyek romboló tevékenysége és modellezésünk nem megfelelő fejlettségi foka között. Amint előbb is utaltam rá, hála a jó Istennek, a modellezők feje felett néha kék ég is ragyogott!

A betűrendes névmutatóban felsorolt személyek, néhány kivételtől eltekintve, a kolozsvári repülőmodellezés „névtelen katonái”. Sajnálatos valóságként kell tapasztalnunk azt, hogy a repülőmodellezés nem örvend népszerűségnek a társadalom körében, pedig ha a tömegtájékoztatási lehetőségek felhasználásával a nagyközönséggel meg lehetne ismertetni ezt a hasznos, érdekes, „ifjúságmentő” hobbit, sportot, foglalatosságot, biztosan jelentősen növekedhetne népszerűségi indexünk. Merem remélni, hogy könyvem megjelenése rést üt majd azon a falon, amely a nagyközönség és köztünk modellezők között emelkedik.

Ezt a nosztalgiát sem nélkülöző krónikát elsősorban azoknak ajánlom, akik fiatal éveik kedves és maradandó emlékeit vélik felfedezni a különböző fejezetekben. Remélem, hogy egykori barátaim és modellezőtársaim jó szívvel fogják emlékezetükbe idézni a kolozsvári repülőmodellezők jól szervezett, összetartó, igaz emberi értékeket képviselő közösségét.

Hálás köszönetet mondok mindazoknak, akik könyvem megírásához értékes adatokat szolgáltattak, de különösen azoknak, akik a könyv megjelenését anyagi támogatásukkal elő tudták mozdítani.

**A szerző**

## Irodalom

1. A szerző birtokában levő feljegyzések, levelek és versenyjegyzőkönyvek
2. Ifjú Repülő c. modellező folyóirat évfolyamai (1941–1944)
3. Keleti Újság c. kolozsvári napilap egy-egy száma (1943 és 1944)
4. Aviația, a Román Repülő Szövetség folyóirata (1948–1950)
5. Aripile patriei, a Román Repülő Szövetség folyóirata (1950–1954)
6. Pentru apărarea patriei, a Haza Védelmét Támogató Önkéntes Szervezet (AVSAP) folyóirata (1955–1962)
7. Sport și tehnică, az AVSAP folyóirata (1962–1973)
8. Sportul, központi napilap (1974–1982)
9. Igazság, kolozsvári napilap (1955)
10. Hints Ottó: *Repülőmodellezés*. Ifjúsági Könyvkiadó 1956.
11. Magyar Modellező Szövetség: *A magyar modellezés 75 éve*.
12. Bartha Béla–Szakács József: *Vitorlázó- és sárkányrepülés*. Kriterion Könyvkiadó, Buk. 1981.

# Névmutató

## A, Á

Alexandrescu Romulus 48  
Angeli Lajos 14  
Antonescu Victor 51, 56  
Arghir George 68, 70, 71, 74, 75, 76,  
77, 78, 80, 86, melléklet  
Asztalos Lajos 34  
Ávéd László 76  
Ávéd Levente 74, 75, 76

## B

Babeş Victor 36, melléklet  
Babič Slobodan 53  
Bács László 83  
Bajusz Jenő 21  
Balázs Gyula 76  
Balázs István 14, 15, 17, 19, 21, 22,  
23  
Balázs Péter 26  
Bálint Béla 42, 58, 59, 64  
Bálint Sándor 42, 58, 59, 62, 63  
Balog Ádám 42  
Bányai Ferenc 13  
Bányász József 36, melléklet  
Barbu Gheorghe 56, 58  
Bartha Béla 6, 23, 62, 76, 88  
Bartha Gergely 5  
Bedő Sándor 13, 31, 36, 38, 43, 57,  
63, melléklet  
Beke H. Ernő 10, 27  
Benea Mihai 51  
Benedek András 59, 76  
Benedek György 7, 10, 16, 18  
Benedek Zoltán 17, 18, 20, 21, 24  
Béni Attila jun. 42  
Béni Attila sen. 24, 25, 32, 41, 42,  
56, 58, 67, 76, 84, melléklet  
Berbecaru Paul 51, 52, 53  
Berde Mózes 7  
Bica Alexandru 34, 50

Bíró Károly 67  
Bittó István 28  
Blénessy Csaba 76  
Blériot 11  
Blezsán Károly 65, 76  
Bobocel Ion 27, 66, 67, 71, 81, 83  
Botos István 13  
Budai András 23, 25, 27, 29, mel-  
léklet  
Buiu Ioan 27, 31, 37  
Bularda Virgil 76  
Bulbuk Jenő 26  
Burdea Tiberiu 31  
Buta Bucur 57

## C

Cassian Arion 27  
Cavalloni Ferenc 9, 11  
Cerchezeanu Dumitru 81  
Chesăuan Mircea 65  
Chiorean Lucian 42  
Chován László 33, 43  
Coldea Simion 56  
Conţu Nicolae 56  
Craioveanu George 19, 47, 48, 49,  
58, 64, 69, 71, 81, 82  
Curtu Petre 45  
Czikéli Ernő 23, 24, 27, 30  
Czikéli László 24

## Cs

Csegezy Antal 23  
Cseke Vilmos 23  
Csörgő Tibor 43  
Csibi Vencel 42  
Csoma György 58, 63, 64, 69

## D

Dálya András 43

Dancs Pál 15  
Dănilă Virgil 83  
Daniló Zoltán 26  
Decanovici Oleg 42, 76  
Décsei Árpád 44  
Dékány Zsigmond 11  
Delinszky Anatol 24, 25, 29, melléklet  
Dobi István 29  
Doroga Zaharia 58  
Duşa Matei 36  
Dumitrescu Ion 41, 45, 58

## F

Făgărăşan Ioan 57  
Fegyveressy József 43  
Fekete Antal 14  
Felszeghy Ödön 23  
Ferenc Nagy Márton 33  
Filip Dumitru 56  
Filip ezredes 60  
Fischer István 31  
Frey André 11

## G

Gaba Victor 51  
Gaher Lajos 65, 71  
Garay Ákos 32  
Georgescu Andrei 32  
Georgescu Ionel 53, 57, 58  
Georgescu Tamara 32  
Gerendy Sándor 21  
Gherasim Nicolae 23, 26, 41  
Gherman Traian 24  
Gönczi László 20  
Gordună Aurelian 70

## Gy

Gyergyai Árpád (ifj.) 6  
Gyergyai Ferenc 6  
Gyömbér István 18, 19, 20, 34  
Gyurka Béla 6, 23

## H

Hangea Nicolae 24  
Hanka Lajos 13  
Hankó János 26  
Hegyi Rezső 26  
Heinrich László 14, 23  
Héjja Béla 24  
Héjja Szilárd 24  
Hints Ottó 13, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 36, 43, 45, 48, 53, 56, 57, 88, melléklet  
Hollok Gyula 42  
Hollok Péter 42  
Horváth Emil 20  
Horváth Gyula 26  
Horváth József 43  
Hye György 6, 7, 23

## I

Ilyés Csaba 56, 84  
Ilyés György 42  
Ilyés Gyula 13  
Ilyés Sándor 6  
Isidor Florin 76  
Ivan Dumitru 29

## J

Jánky János 15  
Jenei Béla 76  
Juncu Oleg 24

## K

Kacsúr Tibor 23, 24  
Kaiser Róbert 23, 24, 26, 28, 34, 35, 37, 38, 43, 50, melléklet  
Kalina Jiri 71  
Kalinovszky Béla 65, 76  
Kányádi Zoltán 10  
Károly Zoltán 26  
Kéký Zoltán 24  
Kelemen Imre 15



Kerekes Csaba 33  
Keresztessy Annamária 31  
Kiss Ernő 24, 25, 26, 28, 37, 46, 47,  
48, 50  
Kocsis Gyula 83  
Körmendi Csaba 42  
Kovács Béla 23  
Kovács István 26  
Kovács Zoltán 76  
Kún László 14, 17, 20, 48

## L

Lakatos Géza 8  
Lakatos Károly 43  
László Ferenc 49  
Lăzărescu Mihai 34, 48  
Lefter Mihai 70  
Lilienthal Otto 5  
Lőrinczy Zoltán 6  
Lucian Sándor 26

## M

Madarász Ottó 23  
Madru József 42  
Magyari Jenő 43  
Majer István 76  
Mânduc Silviu 65  
Mardare Gabriel 31  
Marta Dimitrie 76  
Martin Lajos 5  
Martinecz Ibolya 31  
Márton Károly 24  
Mateiu Dorin 31, 43, 52, 53, 54, 56,  
71, 72  
Maurer Gyula (ifj.) 42  
Miclea Ioan 24  
Mikirtunov 48  
Mítache Alexandru 81  
Moş Ioan 36, melléklet  
Mohai István 69  
Moldován György 18  
Moldoveanu Anania 27, 29, 52, 58,  
melléklet

Muscă Constantin 51, 52  
Muscă Mihai 51, 52, 58, 63, 64, 65,  
67, 69, 76, 77, 86, melléklet

## N

Nagy Gábor 43, melléklet  
Nagy István 42  
Nagy Pál 10  
Nagy Pál (mérnök, vitorlázórepülő)  
83  
Neagu Bogdan 75, 76  
Nicodim Gheorghe 42, 77, 78, 84  
Nicodim Ioan 42, 74, 75, 76, 77, 78,  
84, 85, 86, melléklet  
Nicolov Marian 42  
Niţescu Vasile 56

## O

Osztrovsky Ottó 24

## Ö, Ó

Öcsödy Zoltán 67  
Ősz József 43  
Ötvös András 32

## P

Panaitescu Ion 25  
Pataki Béla 15  
Păucă Mircea 81  
Peicu Radu 24  
Pénaud F. 5  
Petrescu Dandu 76, 81  
Pintican Augustin 56, 73, 76  
Pleiniceanu Radu 44  
Poich Loránd 14  
Pojar Dorel 42, 76  
Polacsek Géza 14  
Polonyi István 18  
Pop Eugen 67, 68, 70, 71, 75, 76, 77,  
78, 80, 81, 84, 86, melléklet

Popa Crîngu 75, 76, 81  
Popa Gheorghe 76  
Popa Viorel 71, 77, 84, 86  
Popescu Marian 76  
Puşcaş Ioan 65  
Purice Elvira 32

## R

Racskay Ferenc 41  
Ráduly József 76  
Rákosi Tibor 42, 46, 48, 51, 59, 63,  
melléklet  
Rázmán István 41, 42, 71, 76, 77, 80,  
81, melléklet  
Réder György 11  
Rediş Ioan 75, 76  
Reisinger Ferenc 18, 24, 32, 34, 36,  
50  
Reisinger László 32  
Réthy Csaba 42  
Richmond 71  
Rigó Rudolf 26  
Rimóczi Ferenc 67, 68, 69, 71, 76,  
77, 78, 84, 85, 86, melléklet  
Rindt Rudolf 31  
Rózsa Ferenc 83

## S

Salkovszky Lajos 23  
Săndulescu Constantin 42, 56, 59, 62  
Schmitz professzor 12  
Siegel Péter 53  
Simon János 41  
Simon László 15  
Sipos László 23  
Soltész György 26  
Somhegyi Kristóf 11, 14  
Sükösd Zoltán 22, 23  
Sütő György 56  
Szabó Gyula (Kolozvár) 42  
Szabó Gyula (Nagyvárad) 57  
Szabó Miklós 75

Szabó Tamás 31, 35  
Szakács József 24, 88  
Szalma György 21  
Szamosi László 14  
Szántó Béla 17  
Szász Károly 17, 20  
Szathmáry Róbert 10  
Száva István 75  
Székely György 51  
Széll András 28  
Szentgyörgyi Zoltán 24, 26, 28, 31,  
37, 43, 50  
Szerémi Sándor 23  
Szlávits József 43, 76  
Szöcs Ferenc 6

## T

Tarcsafalvy Gyula 6  
Tellmann Anna 23  
Teut Mihai 43  
Tömöry Ödön 15  
Török Árpád 42, 58  
Török Jenő 57  
Török József 41  
Török Sándor 15  
Tóth Sándor 15  
Trâmbiţaş Dorin 51  
Trâmbiţaş Mircea 51, 56  
Tulogdi János 8, 9, 14  
Turánicz Péter 42, 59, 69, 76, mel-  
léklet

## U, Ú

Újvári József 4, 14, 17, 18, 20, 21,  
22, 23, 24, 27, 29, melléklet  
Ungvári Sándor 21

## Ü

Üveges János 21, 24, 25, 27, 29, 32,  
33, 42, 50, melléklet

## V

Várda Egon 34  
Varga Albert 23  
Varga Árpád 74, 76  
Varga Pál 23, 26  
Varsányi Ferenc 17, 19, 20  
Vasnea Viorel 56  
Vass Emil 11  
Vass Géza 36  
Verbickij 53  
Vernes Szabolcs 41  
Vincze János 76

## W

Weinrich Cecília 31  
Wright testvérek 5

## X

Xántus János 6, 23

## Z

Zilahi Ferenc 21  
Zilahi Sebess József 7, 8  
Znojemszky Gyula 10

