

2012.

Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Az ózdi cserkészrepülés története



Az ózdi cserkészrepülés
megalapításának
80. évfordulójára

Rónaföldi Zoltán

Múltba nézek...

Az ózdi cserkészrepülés története

1932 -1945

Lezárva:

2012.



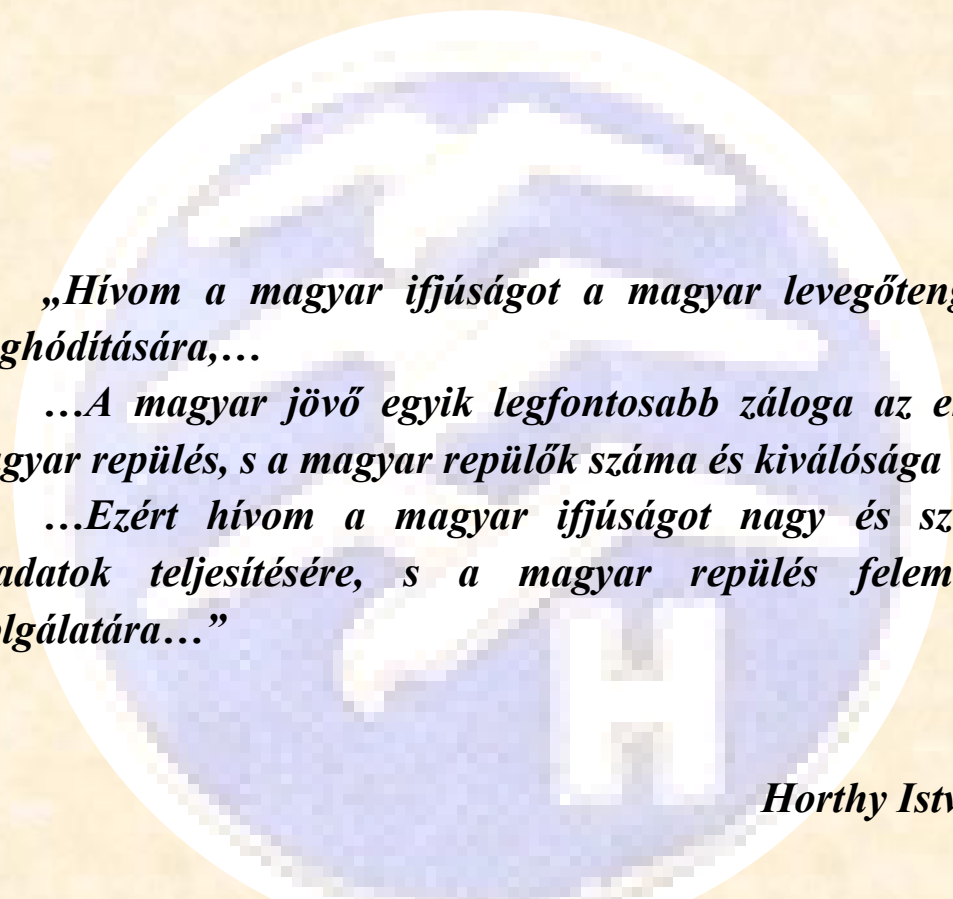
Nevezd meg! — A szerző vagy a jogosult által meghatározott módon fel kell tüntetned a műhöz kapcsolódó információkat (pl. a szerző nevét vagy álnévét, a Mű címét).



Ne add el! — Ezt a művet nem használhatod fel kereskedelmi célokra.



Ne változtasd! — Ezt a művet nem módosíthatod és nem készíthetsz belőle átdolgozást, származékos művet.



„Hívom a magyar ifjúságot a magyar levegőtenger meghódítására,...

...A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés, s a magyar repülők száma és kiválósága ...

...Ezért hívom a magyar ifjúságot nagy és szent feladatok teljesítésére, s a magyar repülés felemelő szolgálatára...”

Horthy István

Tisztelt Olvasó!

Nyugdíjasként gyakran felkeresem szülőfalumat, Bánrévét, melyet 47 évvel ezelőtt hagytunk el, de itt maradtak az emlékek, a temetőben az elhunyt családtagok, rokonok, ismerősök. Igaz ilyenkor már sajnos csak a temetőig kell mennem, nincs már élő rokon, de innen is jól látom korábbi házunkat és a repülőteret is, amely felszántva áll.

Aki látott már füves repülőteret tavasszal, az tanúja lesz egy csodának, ahogy ezt a smaragdzöld tágas térséget, a milliányi pongyola-pitypang egy villanásra sárga tengerré varázsolja, Ebből majd néhány nap múlva „fehér” tenger lesz, melybe belegázolva, felhőkben száll a pitypang virága és a futás nyoma élesen kirajzolódik a réten...

Télen a hóborította síkság, melyen a napsütésben ragyognak az apró jégkristályok. A térdig érő hóban való gázolás, le egészen a Sajóig, sosem untuk meg, bár otthon az elázott nadrágok, bakancsok miatt sokat kaptunk.

Aki járt hangárban a faépítésű repülőgépek korában az egész életében érzi a fa és a festékekkel átitatott vásznazások, a nitrolakkok jellegzetes illatát, melyet a gépek a sok szárnyalásuk közben sem vesztek el...

A csörlőberendezés, és a motoros vontatógép, a Po-2-es kelepelése, jellegzetes zúgása. Az An-2-es oktávval mélyebb, erőtől duzzadó bömbölése. A Tréner soros motorjának semmivel nem téveszthető hangja. A kötélvisszahúzó traktor monoton dohogása...

A hangárajtó jellegzetes csikorgása, a bent lévő gépek „tudományos” elrendezése, hogy mind-mind beférjenek és egymást se érintsék...

A szellőztetésre kiakasztott ejtőernyők a hangár tetőszerkezetének tartóin, a por ellen a ponyvával védett repülőgép kabinok...

A hangár előtti utak, felfestett szegélyek, a fák, a virágoskert, az ejtőernyősök „bitó”-ja, alatta a homokkal teli gödörrel...

A repülőtér szélét jelző, lemezből készített és piros-fehérre festett szerkezetek, a hangár tetején lebegő szélzsák, a nádas, a Sajó, a Sajóhoz vezető út, a csordakút, a Borsos, a vasút...

A felszálló gépek látványa, a leszálló gépek jellegzetes suhogása...

A kezdők látható szorongása, a gyakorlottak magabiztossága, a legjobbak könnyed repülései...

A látható, érezhető fegyelem, a tisztelet, amely az oktatókat körülveszi...

A sok-sok munka, amely egy jelentős része nem a repülésről szól, hanem annak feltételeinek megteremtéséről...

A vidám fiatalok serege, akik egy repülésért egész nap hajlandóak lótni-futni...

A jól szervezett repülőüzem, amelyben sok fontos feladatnak megvan a gazdája, fiúk és lányok, akik a csörlést, a zászlójelzéseket, az időmérést, és az egyéb feladatokat intézik látható szorgalommal és felelősséggel...

A starthely felszerelése, a napló vezetésére készített acélasztalka, rajta a szélmérő, a rakétapisztoly, a napló, óra. A kéznél levő jelzőzászlók, a leszállójel, a vizeskanna, a hordágy, az ejtőernyők...

A „vörös négyszög”, a vízhordás – ketten cipeljük a nehéz zománcozott kannát a friss, hideg vízzel, mert nem gyerekkézzre méretezték – a rekkenő hőségben, a gépek visszatolása,

vagy az ejtőernyők hajtogatása. Az örömmel teljesített oktatói utasítások, amelyek azt jelentették, hogy gyerek létére az emberben bíznak, hiszen feladatot kapott, mind olyan élmények, melyeket nem érdemes elfelejteni.

A gyereksereg elmaradhatatlan része az üzemnapnak, főleg, ha a településhez közeli a starthely. A fegyelem ránk hatványozottan vonatkozik! Nincs rendetlenkedés, ordibálás, csak csendes bámészkodás és az esetlegesen kapott feladatok teljesítése. Emlékeim szerint mindig megtűrtek bennünket, ha az előzőket betartottuk. Az idősebb repülők igen jól tudták, valahogy mindenki így kezdte. A most bámész gyerek, később esetleg bátran nekivág a repülésnek, de ha nem, akkor is egy életre a repülés szerelmese lesz.

Fekszünk a repülőtér szélén a fűben, s bámuljuk az éppen ugró ejtőernyősöket. A szél szeszélyes, a nem irányítható ernyőkkel ugrókat ide-oda viszi. A srácot a közelünkbe hozza, látjuk, amint a lábait igazítva felkészül a földet érésre. A szél meglebben, hatalmas esés, az ernyőt berántja, nehogy a szél belekapjon, feláll, ránk néz, mosolyog, de amikor segítünk, az ernyőjét a zsákkal cipelni látjuk, erősen sántít, de „keményen” tartja magát. Legszívesebben leülne, de nem mutatja fájdalmát... A nagymenők már réselt ernyőkkel ugranak „zuhanót”, mi így hívjuk. Hüse Károly mindig a hangár előtti térségben ér földet, talpra érkezik, elesni soha sem látom, gyalogolnia is csak métereket kell. Az ernyőjét villámgyorsan csomagolja, saját dolgait is percek alatt rendezi, mindenre, mindenkre figyel, utasít, megmutat, szervez, irányít... bámulom.

A gyermekévek élményei így rajzolódtak a fejünkbe, olyan mélyen vésődnek az ember emlékezetébe, hogy azokat onnan kitörölni nem lehet, de nem is érdemes, bár egyre halványodnak, és mind távolabbra kerülnek.

Mindezeknek azonban komoly előzményei voltak 1932 és 1945 között, amikor Ózdon ezt még cserkészrepülésnek hívták. Koromnál fogva, én még gyerekként, találkozhattam a volt ózdi cserkészrepülőkkel, akik ekkora már igaz 30-40 évesek voltak, de elszántságuk, kitartásuk, repülőszeretetük mit sem változott. A bánrévei repülőtér bezárásáig ők maradtak, akik vitték és vezették ezt a csodálatos dolgot. Édesapámtól is sokat hallottam a cserkészetről, a cserkészrepülésről, a vízi cserkészekről, de az 1950-es 60-as években ezt csak családi körben volt szabad felemlgetni. Úgy gondolom, hogy a volt cserkészrepülők is csak egymás között oszthatták meg a korábbi időkre vonatkozó gondolataikat. A szocialista társadalom vezetői nem igazán vették jó néven az előző rendszer dolgait, még akkor sem, ha azok legalább olyan jók voltak, mint az akkoriak. Pedig én úgy gondolom, hogy „múlt nélkül nincs jövő”, aki ezt megtagadja, az súlyos hibát vét. Ezért aztán sok éven át nem igazán lehetett hozzáférni azokhoz a könyvekhez, repülős és cserkész folyóiratokhoz, visszaemlékezésekhez, amely alapján hitelt érdemlően be lehetett volna mutatni a történeteket. Most, amikor egyre nyitottabb a világ és az előbb említett forrásokhoz hozzá lehet jutni. Már kicsit könnyebb a helyzet, viszont évtizedek repültek el és az emlékek is egyre töredékesebbek.

A könyvet, ha olyan is olvassa, akinek ebben része volt, remélem, örömet leli benne. Igazából azonban ez a ma emberének szól, hogy fogalma legyen, milyen nagyszerű dolgok történtek Ózdon 70-80 évvel ezelőtt a sport- és a cserkészrepülés terén. Úgy gondolom, hogy mindig és mindent a saját korának megfelelő társadalmi és technikai fejlettségi szinten szabad

értékelni. Ha nem így tesszük, akkor nagyon igazságtalanok leszünk az elődeinkkel szemben. Ma embere! Gondolj arra, hogy 50-100 év múlva a mostani csodálatos technikai dolgok már megmosolyogtatóak lesznek az akkoriaknak, ma viszont ez a csúc és a valóság!

A korabeli idézeteket, eredetiben, az akkor érvényes helyesírásnak megfelelően adjuk meg. A visszaemlékezők nyilvánvaló és bizonyítható tévedéseit a szövegben, vagy a lábjegyzetekben korrigáljuk.

Köszönet mindazoknak, akik emlékeikkel, fényképeikkel, írásaikkal, könyveikkel segítették munkámat!

Tehát erről, az ózdi cserkészrepülésről szól ez az első kötet, vágunk tehát bele a nyolcvan évvel ezelőtt kezdődött történetbe!

Gondolatok a repülésről

*Sine praeteritis futura nulla.
(Múlt nélkül nincs jövő.)*

A repülés az ember évezredes vágya, a mondák, regék mind, mind tele vannak ezzel. A madarak évezredek óta ihletik az embert, hogy próbálja meghódítani a levegő óceánját. A repülés különféle technikai formái külön-külön fejlődtek és időben is tág a határ, hogy melyik mikor kezdődött.

E témának óriási és kiváló szakirodalma van, nincs tehát értelme ezt ismételtetni, nem is lehet az e témában már megjelent kiváló szerzőkkel versenyezni

Az, hogy a levegőnél nehezebb szerkezeteken alapuló repülés valahol a siklósárnyakkal kezdődik, igaz bár kétely mindig lehet és van is. Hangsúlyozni szeretném, hogy materialista a világnézetem és csak a tudományosan igazolt, vagy igazolható feltevéseket vagyok hajlandó elfogadni. Ezzel teljesen összhangban viszont nem vagyok hajlandó valamit csak azért elvetni, mert régi és az akkori elméleti tudományok még nem álltak a mai szinten. Hiszem és vallom, hogy az empiria, a kísérletezés vitte előre az emberiséget és igen gyakran csak a megfigyelések által leírt jelenségek leírására születtek meg a tudományos eredmények.



A sakkarai madár

Az áramlástan is egy olyan tudomány, ahol a kísérletet sokszor nem helyettesíthetik a legtisztább levezetések sem, hiszen a számtalan zavaró tényezőt, peremfeltételt még a mai számítógépes háttérrel is igen nehéz figyelembe venni.

Nem olyan rég a kezembe került egy cikk, amely a „sakkarai madár” témájával foglalkozott, ami jó 3000 évvel ezelőtti világba vitt vissza. Az egyiptomi régészeti leletek között volt egy tárgy, egy madárszerű, de a mostani szemmel, inkább egy vitorlázógépre emlékeztető tárgy.

Minden kételkedés ellenére az egyiptomi fáraók sok ezer éves sírkamrájában igenis repülőt találtak. Nem is egyet! Modellnyi, néhány centis, vagy kicsit nagyobb méretben. A sakkarai piramisokból előkerülő kis szobrocskákat a kutatók sokáig "madárként" vették leltárba. Honnan is sejthették, hogy repülővel van dolguk, ráadásul a "pilótafülke" helyére az ókori gyártók madárszemet festettek. Madárfigurákkal együtt hevert ugyanis egy dobozban. 1969-ben egy archeológusokból és repüléstani szakértőkből álló bizottság megvizsgálta a titokzatos modellt, és arra a következtetésre jutottak, hogy egy normális méretű repülőgép modellje lehetett. Ennek hatására a bizottság kezdeményezte, hogy ismét vessenek egy pillantást a többi „madárfigurára” is. Több mint egy tucat hasonló modellt találtak a sírboltokban. Létezik, hogy egy ókori repülőgép modelljei lennének?

A madár az egyik kairói múzeumban került kiállításra. Első pillantásra fel lehet ismerni egy repülőgép zömök testét, szárnyait, farkát és hátsó vezérsíkjait. A könnyű, egyiptomi fűgefából készült modellt – ha eldobják – rövid ideig vitorlázik a levegőben. A kutatók szerint időszámításunk előtt legalább 200 évvel készülhetett.

És jön a megmagyarázhatatlan, korabeli leírás szerint a madár a sivatag felett repült.

Ezután eltelik jó sok idő, mígnem az egyik tudományos csatornán az ókor találmányaival foglalkoznak. Meglepetésemre ugyanezt a témát vizsgálják, csak hogy, most már a mai tudomány és technika minden ide vonatkozó fejezetének segítségével.¹



A madár karcsú teste a törzs, fejrésze a kabin környezete, vállból kiálló, vízszintes szárnya és függőleges vezérsíkja van.

Indián ékszerek?

A függőleges vezérsík felső részén törésnyom, mintha ott még lett volna valami? Nos, ahogy ez már lenni szokott, tehetséges és érdeklődő emberek elkészítik a madár mérethű 5:1 arányú

kettjét és szélcsatornába teszik Manchesterben, és láss csodát! A szárnyon az állásszögtől függően különböző nagyságú felhajtóerő keletkezik, amely a saját tömeget is figyelembe véve hozzávetőleg négyszerese a tömegeből eredő súlyerőnek, tehát elegendő a repüléshez! A kísérletek és a számítógépes modellezés azt mutatja, hogy a szerkezet repülőképes. Nosza, a liverpooli egyetemen számítógépes repülő szimulátorra viszik a makettet és egy brit vitorlázórepülő bajnok „beül” és repül. A szerkezet természetesen úgy viselkedik, ahogy azt az elméleti megfontolások alapján kell is, vízszintes vezérsík nélkül kormányozhatatlan, instabil, va lezuhan, hiszen hiányoznak a stabil repüléshez szükséges nyomatékok. Ekkor kerül a látható törési helyre, a függőleges vezérsík tetejére egy „T” szintes vezérsík és a gép a szimulátorban engedelmesen repül, vitorlázik, stabil, kormányozható...



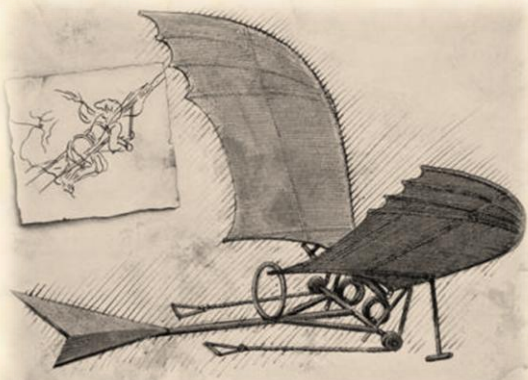
Daidalosz és Ikarosz

Mit kezdhethünk a dél-amerikai indiánok ezeréves arany ékszereivel, amelyek Kolumbiában a kumbaya nép hagyatékából kerültek elő. Kicsik, viszont annál megdöbbentőbbek. Ötven évvel ezelőtti vadászgépekre emlékeztetnek! Kolumbián kívül még Costa Ricában, Venezuelában és Chilében is találtak feltételezett repülőgépmodelleket, amelyeket apró aranydísznek véltek.

Repüléstani szakértők és biológusok denevérekkel, rakkal és a tüskés rájával hasonlították össze a dísztárgyakat. Mivel nagyon kicsik és tömör aranyból készültek, természetesen repülni képtelenek, de olyan nagy a hasonlóság a II.

¹ Spektrum Tv Ókori találmányok

háború után készített repülőgépekhez, hogy az emberben óhatatlanul is felmerül a kérdés: lehetséges, hogy ezek a dísz tárgyak igazi repülőgépek másolatai volnának?



Leonardo da Vinci siklógépe

A modellek vizsgálatát a New York-i Aeronautical Institute-ben végezték, és a végső eredmény minden kétséget kizáróan az volt: 'a több ezer éves lelet egytől egyig repülőgépmo-dell!'

A képen látható öt tárgyból a jobbszélsőről elkészített motoros makett repül!!!²

Aztán jönnek a görögök, Daidalosz és Ikarosz. Ez bizony már siklószárnny, esetleg sárkány...



A középkor zsenije Leonardo da Vinci, akinek számtalan az ötlete.

Leonardo da Vinci csavarszárnny

Még sok mindent lehetne leírni, de a mai értelembbe vett repülőszerkezettel való szárnyalás a XX. század elején indult.

Az emberiség történetében minden, ami a hadászattal, hadsereggel kapcsolatos – a hódítással, illetve annak elhárításával összefüggésben van - általánosan előnyöket élvezett a kutatásban, fejlesztésben, megvalósításban.

Leonardo da Vinci ejtőernyő

Nem volt ez másként a repüléssel sem, hiszen az első óriási fejlődési folyamat az I. világháború idején ment végbe a motoros repülés terén. A kezdetleges motoros gépekből a háború végére a kor technikai adottságainak megfelelő, tudományos háttérrel is alapozott vadász, bombázó, felderítő, csata, vízi változatú típusok fejlődtek ki, óriási választékban és tulajdonságokkal. Ezt kívánták meg a hadviselők érdekei.

Az I. világháború pilótái tették a dolgukat és ne felejtjük el azonban, hogy csak a mi tudásunkkal, ismereteinkkel nézve kezdetlegesek azok a gépek, technológiák, módszerek. Akkor, és abban a tudományos-technikai környezetben azok a gépek, repülési ismeretek a legkorszerűbbek voltak! Az, hogy melyik hadviselő félnek



² Spectrum Tv Ókori találmányok

milyenek voltak a pénzügyi-technikai kondíciói alapvetően eldöntötték a fejlesztés lehetőségeit, irányait. Ebben kétségtelenül szert lehetett tenni óriási előnyökre. Egyet azonban mindenkinek tudnia kell, valószínűleg minket is megmosolyognak majd száz év múlva a jelenleg alkalmazott tudásunk és technikai felszereléseink miatt és csodálkozni fognak, hogy nem tudunk olyan evidens dolgokat, amit ők már tudnak. Aztán eltelik egy kis idő és utódaink is ugyanígy járnak. De hát ez nem más, mint a folyamatos fejlődés.

A XX. század eleji időszak azonban több dologra is rámutatott, amelyek a későbbiekben alapvetően befolyásolták a repülés elméletét és gyakorlatát.

Lilienthal

A repülés komoly és rendkívül szerteágazó elméleti ismereteket igényel, amely során matematikai, fizikai, áramlástani, szilárdsági, mechanikai problémák özönével kell megküzdeni, hogy biztonságos, jó tulajdonságú gépek jöheszenek létre. A gépépítés – kezdetektől eltekintve

- nem lehet már egynéhány mesterember ügye, komoly gyártási háttér szükséges – nem csak azért, mert a nagyszámú gép csak így állítható elő gazdaságosan és ellenőrzötten – hanem a technológiai műveletek sokasága is szükségessé vált a gyártás során. A háború arra is rámutatott, hogy alkalmas technikai háttérrel, megfelelő anyagiakkal gép építhető, a veszteségek pótolhatók. De kiképzett tapasztalt pilóta csak megfelelő kiválasztás, alkalmasság, kiképzés és gyakorlat megszerzése után lehet valakiből ez pedig rengeteg idő, pénz és fáradozás. A

gépek kiszolgálása, javítása, szerelése különlegesen képzett személyzetet igényel, akiknek fontossága legalább akkora, mint akik repülnek. A repülés elmélete, gyakorlata termelőerővé vált az alkalmazóknál, és mint olyan a továbbiakban a tudomány, technikai húzó-ágazatává vált.



Egyértelmű lett, hogy a repülés, majd rakéta- és űrkutatás számára alkotott, fejlesztett, kialakított módszerek, anyagok, eljárások messze megelőzik a polgári életben alkalmazottakat. Summa summarum létre kellett jönnie a folyamat alapján mindazoknak, amit az előzőekben leírtunk, de mindezekben ott volt az *EMBER*, a tudós, a kutató,

a tervező mérnök, a gépépítő, a gyártó, a szerelő-karbantartó, a kiképző, az oktató, és legvégül aki repült, a pilóta.

A háború befejezése és az azt követő békeszerződések a repülést alapvetően megváltoztatták. Az addigra kialakult, főleg katonai célú motoros repülés lehetőségétől a vesztes



országokat évtizedekre ilyen-olyan mértékben megfosztották. Az „üzlet” azonban már megindult ezt vissza lehetett fogni, de megszüntetni már nem tudták, bármennyire is szerették volna. Létrejötték tehát a különféle „rejtett” légierők, alakulatok, amelyek csökkentett üzemmódon, de valamennyire dolgoztak.

A trianoni döntés után az ország rádöbbsen, hogy mind területének, népességének, mind javainak kétharmadát elveszítette. Ez az általános elkeseredésen és kilátástalanságon túl egy erős revíziós vágyat is ébresztett a maradó népességben. Nem volt olyan család a hazában, akit a háború és az utána következő diktátumok ne érintettek volna kisebb, nagyobb mértékben.



Wasserkuppe

A motornélküli repülés azonban működhetett és ebben Németország példát mutatott a világnak. A Rhön³-hegységben, Wasserkuppén⁴ az alapokat teremtette meg a vitorlázórepülésben, amely néhány év késéssel hazánkba is eljutott. Ennek ismét voltak tanulságai.

Rotter Lajos⁵



Hármashegyi látkép⁶



Kezdetben egyszerűbb volt a német módszereket, gépeket átvenni, másolni. Ez azonban csak pár évig volt így, hiszen a faszervezetű gépek hazai gyártásának sem személyi, sem technikai akadályai nem voltak. Számos helyen és időben épültek egyszerű siklógépek, majd komo-

³ Hegység Németország középső részén, Fulda város mellett.

⁴ A vitorlázórepülés „bölcsője” Németország, Rhön-hegység.

⁵ (1901-1983) mérnök, sportrepülő, repülőcserkész, konstruktőr. A nemzetközi vitorlázórepülés kimagasló egyénisége. 1937-ben elsőként kapta meg az ISTUS-gyűrűt. A „delfinezés” távrepülés első alkalmazója.

⁶ wikipedia

lyabbak is az átvett tervek alapján. Jól felszerelt asztalosműhelyek sokfelé voltak, akár magán, akár vállalati keretek között is. A Magyar Királyi Államvasutak ebben is elől járt, de nem kellett ilyenformán szégyenkeznie a Rima-Murány Salgótarjáni Vasműnek (RMST), vagy a diósgyőri MÁVAG –nak és sok más egyéb vállalatnak sem Épült gép abban az időben Ózdon az RMST műhelyében, ez itt repült. A miskolci Fa- és Fémipari Középiskolában, vitéz Pataky Tivadar⁷ vezetésével, amely ez után Sajókápolnán repült. Jól felszerelt asztalosműhelyekben építettek gépeket cserkészrepülők és más repülőegyesületek.



**Almásy László a cserkész,
a repülő, a tudós Afrika kutató⁸**

Később egyre több fiatal, főleg a műszaki egyetemisták, akik birtokában voltak az elméleti ismereteknek, terveztek, építettek. Kimagasló tervezők, repülők alapozták meg ebben a korszak-

ban későbbi jövőjüket.

⁷ id. Rónaföldi Zoltán Emlékeim a miskolci fa- és fémipari középiskoláról

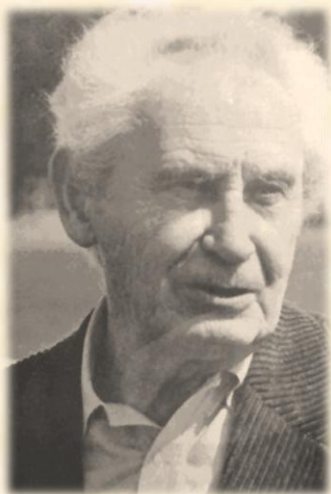
⁸ (1895-1951) I. világháborús repülő, cserkész, Afrika kutató, a Szahara egyik legjobb ismerője. A technika iránti érdeklődése vezette először Afrikába is, sógora, Esterházy Antal társaságában. A két felfedező és vadász 1926-ban indult egy Steyr autóval Alexandriából a Nílus mentén egészen Kartúmig jutottak, majd átkeltek a Libiai- és a Nübiai-sivatagon. Az utazás nagy visszhangot keltett, hiszen addig járatlan utakon mintegy 3000 km-t tettek meg négy keréken. 1932. május 1-jén tette első jelentős felfedezését, amikor megtalálta a Zarzura oázist, felfedezőitársai Sir Robert Clayton, Penderel repülő-alezredes és Patrick Clayton voltak. A csapat felfedezte a Gilf Kebír fennsík északi fővölgyét, a Vádi Abd el Malikot. A csapat a homokdűnéken keresztül, Egyiptomon át közelítette meg Zarzurát. A helybeliek csak a keréknyomok láttán hitték el Almásynak, hogy a homoktengeren keresztül érte el Zarzurát, és az Abu Ramla (a Homok Atyja) nevet adták neki. A felfedezés világszerte elterjedt, és 1933-ban, a Universal filmtársaság pénzügyi támogatását élvezve, visszatért Egyiptomba, a Gilf Kebír térségébe. Az expedíció tagjaként utazó Kádár László, később a magyar földrajztudomány jeles személyisége, fontos megfigyeléseket és megállapításokat tett a sivatagi homokformák, a dűnetípusok kialakulásával kapcsolatban. Az expedíció a Libiai-sivatag utolsó ismeretlen helyeit térképezte fel. Almásy a fennsík tanúhegyektől övezett völgyének homokkő sziklabarlangjaiban ősi állat-és emberábrázolásokra bukkant. A Képek völgyének (Vádi Szúra) nevezett barlangokban neolitikus strucc-, pálma- gazella-, zsiráfábrázolásokat vörössel festettek a falakra. Ekkor fedezte fel az ún. Úszók barlangját. A növény- és vízabrázolásokból arra a következtetésre jutott, hogy egykor azon a helyen, ahol egy fűszál sem maradt, meg időszakos vagy állandó vizek voltak. Ain Dua sziklabarlangjaiban körülbelül 800, fehérrel, vörössel, barnával és sárgával színezett állatalakot és feketével ábrázolt emberformát találtak. A közel negyven szikláról és a 20-nál több barlangról fényképek és vázlatok százait készítették, továbbá a barlangokban talált kőszerszámokból is sokládányt gyűjtöttek össze.

Almásy 1934-ben és 1935-ben térképezte fel a Szahara közepén található „Nagy homoktenger” nevű hatalmas homoksivatagot. Ő tudósított először arról, hogy a Nílus egyik szigetén, Vádi Halfa közelében egy „magyar” nevű berber törzs él, amelynek tagjai állítólag II. Szolimán szultán serege által összefogdosott magyar hadifoglyok, majd katonák leszármazottai. A törzs magyarabnak nevezi magát. Közreműködött az egyiptomi sportrepülés létrejöttében, megalapította a kairói Aero Clubot. A háború előtti években az egyiptomi királyi család és a kairói térképészeti intézet számára teljesített megbízásokat, valamint repülésoktatásból és sportrepülőgépek eladásából szerzett jövedelmet. A II. világháború alatt Rommel Afrika-hadtestében szolgált - német kérésre - sivatagi tapasztalataira való tekintettel. Az „Angol beteg” című könyv és film róla szól, bár eltorzítva, nem hitelesen.

A magyar repülés mellé állt az ország vezetése, a közigazgatás, nem kevés cég és nem utolsósorban a fiatalság, a cserkészek, középiskolások, egyetemisták. A sportrepülés ebben az időszakban rendkívül széles alapokra került, együtt repült a tanár, a diák, a mérnök, a tanonc, a katona, a civil, a szegény és a gazdag. Az csak az 1945 utáni szédítő demagógia volt, hogy a repülés az „úri elit” sportja.

El kell olvasni az egyre nagyobb számban rendelkezésre álló, tényyszerű visszaemlékezést arról az időszakról és láthatjuk, hogy a repülők rendkívül széles társadalmi, vagyoni, iskolázottsági palettán szerepelnek. Biztosan volt olyan gazdag ember akkor is, hogy megengedhette magának egy vagy több gép, saját számára való megvásárlását. Az általános nem ez volt, hanem repülőalapi, vállalati, cserkész klubok jöttek létre, adományokból, alapítványokból, egyéb támogatási formákból kuporgatták össze a gépekre, felszerelésekre valót. Ezek a klubok igenis támogatták a szerényebb sorsú, de repülésben tehetséges fiatalokat. A me-
ban nem igazán találtam nyomát annak, hogy a két háború közötti időszakban vagyoni, társadalmi helyzet miatt valakit is kizártak volna a repülésből. 1945 után annál többet...

Ebben az időszakban a repülés tehát széles alapokra került a vitorlázórepülés által és a motoros repülés is fejlődhetett sportrepülési célokkal. A pilótaképzés alapjai ez által dódtak. Kialakult a repülésben egy fiatal, feltörekvő új nemzedék, akik a géptervezés, tés, szervezés és a repülés terén is óriásit teljesítettek. Rotter Lajos, Rubik Ernő, Almásy László, Tasnádi László, Bánhidi Antal és még sorolhatnánk akármeddig a névsort, örökre beírták nevüket a magyar repülés történetébe.



id. Rubik Ernő⁹

A repülés problémakörének nagy részét technikai kérdések teszik ki, ezért nem nagyon lehet csodálkozni, hogy főleg a lag képzett, vagy ilyen érdeklődésű emberek jutottak el a repülésig. Amíg még a gépépítés is a repülni vágyók gondja volt, főleg az ilyen képzettségűek voltak a tevékenyek.

Ez aztán ki is jelölte azokat a helyeket, településeket, ahol a repülés iránt érdeklődők, a technikai színvonal és a mai értelemben vett „szponzorálás” lehetősége is adott volt. Így jöttek létre, spontán szerveződés alapján a repülőklubok.

Egy azonban bizonyos, mindenütt szükség volt egy, vagy több karizmatikus vezetőre, akik ezt a „végig göröngyös” és számtalanszor hálátlan munkát, a szervezést, „kilincselést” elvégezték. Ez soha nem volt hálás és látványos munka, de a klubok többsége néhány ilyen embernek köszönhatték létüket és később fennmaradásukat. Ráadásul egy háborútól kivérzett, tetemes jóvátétel fizetésére kötelezett, javainak kétharmadától megfosztott országban, ahol a népesség egy jelentős része szegénysorú volt.

⁹ (1910-1997) gépészmérnök, sportrepülő, kimagasló tehetségű konstruktőr és gyártó. Kossuth-díjas, Tissandier-diplomával kitüntetett. 28 vitorlázó és 5 motoros gépet tervezett. Gépein a repülők ezrei tanultak meg repülni.

Egy dologban nem szenvedett akkor sem hiányt az ország, tehetséges, tenni akaró emberek szép számmal voltak. Ők tették a dolgukat és vitték előre az ifjúság nevelését, a cserkészetet, a sportrepülést és még számos mindent. A repülőklubok számára akkor egy – egy olyan támogató, mint a MÁV, vagy egy jól prosperáló vasmű, bányák, illetve egyéb tőkeerős vállalkozás, olyan támogatást biztosíthatott, ami párját ritkította.

Tasnádi László¹⁰

Nem szabad elfeledkezni azokról a közéleti emberekről sem, akik felkarolták a repülés ügyét, az ő munkájuk nélkül sok minden elmaradt volna.



1931 világraszóló repülősikert hozott hazánkunk. A "Justice for Hungary" 1931. július 15-én startolt az új-foundlandi Harbour Grace (a Kegyelem Ki-kötője) repülőteréről Endresz

György pilótával és Magyar Sándor navigátorral a fedélzetén. A tökéletesen működő gép és a profi páros már a táv első felén rekordot döntött: 13 óra 50 perc alatt érték el az ír partokat.



Bánhidi Antal¹¹

Az út további szakasza azonban a megromlott időjárás miatt már nem mondható ilyen szerencsésnek. A kényszerű manőverezés és kerülgetés miatt eltolódott a mátyásföldi landolás, pedig ott már ezrek várták türelmetlenül a Lockheed Sirius feltűnését. Már magyar területen, Győr közelében az

óceánrepülők észlelték, hogy a motor üzemanyag-ellátása akadozik, további hetven kilométer megtétele után a benzinvezeték eldugult és a hajtómű leállt. Siklórepülésben közelítették meg a talajt, és 1931. július 16-án délután Bicske határában, egy kukoricatáblában kényszerleszállást hajtottak végre. [...] A Harbour Grace-től Bicskéig megtett 5770 km-es utat a két magyar óceánrepülő pontosan 25 óra 20 perc alatt teljesítette, gyorsabban, mint addig bárki, óránként 250 kilométeres átlagsebességgel.¹²

A harmincas években lejátszódó európai események egy újabb háború lehetőségét mutatták. Az országunk erre is csak erejének megfelelően tudott készülni, azaz messze volt a korszerűnek nevezhető hadseregtől és légierőtől. A pilótaképzésben, tekintettel az előképzettségre és a különféle rejtett, majd később nyílt katonai repülőképzésekre, a háború elején talán

¹⁰ (1916-1942) „Nádi” Motoros és vitorlázórepülő, az első magyar aranykoszorús. Kimagasló repülős egyéniség.

¹¹ (1902-1994) repülőgép-tervező mérnök, repülő. Leghíresebb gépe a Gerle, mellyel világviszonylatban is híres repüléseket végzett. II. világháborús harci repülő.

¹² MISZLAY ZSOLT: Az első magyar óceánrepülés <http://www.historia.hu/archivum/2002/0207miszlay.htm>

jobb volt a helyzet, mint a korábbi világháborúban. Az alkalmazott gépek minősége és mennyisége terén azonban jelentős volt a lemaradás, amit a későbbi események igazoltak is. Bár a minőségi fejlesztések időről-időre megvalósultak, a háború alatt a német repülőkutató, gyártás messze megelőzte a korát, a veszteségek, az anyagok hiánya, és nem utolsósorban a „vezé-ri” ostobaságok tömege erős akadályok voltak. A szövetségesek és itt emeljük ki az Egyesült Államokat, mindent elsőprő tartalékai, gyártási kapacitásai olyan mennyiségi fölényt adtak, hogy azt már a „vitézség” sem egyenlítette ki, mindez tragikus veszteségekbe került.

Hazánk a háborúból ismét vesztesen, jóvátételre kötelezetten, óriási embervesztéssel és a nemzeti vagyon nagy részének elherdálásával került ki. Ezt még megtétette a néhány éven belüli politikai változás, amely a repülésben is jelentős változásokat hozott. Az addig jól működő repülő egyesületek alapjait tették tönkre. Megszüntették a cserkészet, a repülőalapot és többszöri átszervezések után, amely évtizedeket vett igénybe, érkezett el több lépcső után az MHSZ korszak. Volt időszak az 1950-es évek legelején, amikor az alapképzett repülőkből a hadseregünk is „markolt” jócskán és tömegmerekben képezte a pilótákat egy vizionált, nagy háborúra készülén. Szerencsére ez csak néhány évig tartott. Időközben pedig folyt a politikai tisztogatás, ez a paranoiás korszak, a hasonló, megszállott politikusokkal, emberekkel. Ezek gondolkodás nélkül ítélkeztek és cselekedtek, nem kímélték sem az embereket, sem a célokat.

1956 után valamelyest konszolidálódott a rendszer, de az ózdi sportrepülést végül is ekkor, a 60-as évek közepén érte a legnagyobb megrázkódtatás. A „támogatás nélküli” „B” kategóriába sorolás egyben azt is jelentette, hogy a csak vállalati támogatás, már kevés lesz a továbbéléshez. Így is lett, a repülőtér még jó néhány évig fennmaradt, de a gépeket, felszereléseket az MHSZ elvitte, elosztotta, a nagy múltú repülőklubnak nem maradt semmi.

Ha józanul belegondolunk a két háború, a veszteségek, a jóvátételek, az ország megcsonkítása, a politikai változások után lehet-e jobb helyzetben az ország, mint most van? Lehet-e a sportrepülés ilyen támogatási rendszer mellett olyan széleskörű, mint korábban volt? A válasz egyértelműen nem.

80 évvel ezelőtt kezdődik a történet. Akkor azok a fiatalok, akik elkezdik, még nem tudják, hogy sok vesződséggel, kinnal, keservvel, de valami csodálatosan nagyszerű dologban lesz részük. 1945-ig, cserkészrepülőként 13 év adatik nekik. Ezután új formában és körülmények között még 20 év. Ha ezt 1932-ben mondja nekik valaki, hogy 33 év lesz még a repülésre, talán el sem hiszik, hogy ez micsoda csodás perspektíva.

1965-ben viszont azoknak, akik jószerevel ott voltak az indulásnál is, szomorú szívvel kell búcsút mondaniuk ennek a kiváló, embert próbáló sportnak és be kell látni, a 33 év fájdalmasan rövid idő. Micsoda nagyszerű lehetőségek maradnak majd el, mennyi tehetség, munka az, amely egy pillanat alatt semmivé lesz...

Ha valaki ebben az írásban azt várja, hogy az ózd – bánrévei repülés szigorú kronológiáját találja meg, akkor bizony téved. Ez ennél helyenként több és helyenként sokkal kevesebb, mert az olyan dolgokról is írok, melyet fontosnak tartok, hogy az utódok magáról a kor-

ról, a szellemiségről, az akkori viszonyokról, körülményekről is értesüljenek. Biztosan lehetett volna másként is megközelíteni ezt, én így tettem...

A kezdet, mint arról már írtam 80 évvel ezelőtti, akkortól nagyon nehéz információkat szerezni, főleg egy kis „vidéki” sportrepülő egyesületről. A világ ebben sem sokat változott, hazánk mindig hajlamos volt Budapestet és az ott történt dolgokat túlreagálni, a többről meg nem, vagy csak alig tudomást venni. Az 1965-ös befejezés óta is eltelt 46 év, ami alatt szintén történt egy, s más. Megbukott az „örökkévalónak” kikiáltott, és lett egy másik rendszer. Ezek az évtizedek sem azzal teltek, hogy a megmaradt iratokat, fényképeket összeszedjék, ezt csak Básti Jóska bátyánk és néhány társa kísérelte meg. Hála nekik!

Manapság, amikor feltűnési vágytól hajtott, szerény tehetségű politikusok, Elvis Presley térről és Chuc Norris Duna hídról vizionálnak, miközben minden második mondatuk a „magyarságról” szól, igazán elgondolkozhatnak, nincsenek érdemes hazánk fiai, akikről utcát, teret lehetne elnevezni? A repülés, a tudomány itt is hátrányban van a politikával és a művészetekkel szemben.



Sokkal jobban kellene becsülnünk a „régit”, azokat az embereket, akik sokat tettek az országért, a repülésért, a fiatalok neveléséért! Mindenkinek eszébe kell jusson az a régi, ámde kortalan bölcsesség, amelyet a fejezet bevezetőjéül választottunk: Múlt nélkül nincs jövő.

**Magyar Aero Szövetség
kitűző 1920 körül¹³**

Farkashegy



© Maracskó Média - www.pilotshop.hu

¹³ www.medals.extra.hu



**Sajókápolna az 1930-as
évek végén**

A magyar vitorlázórepülés elindulása

*„Ha egyszer megízlelted a repülést, utána úgy fogsz járni a földön,
hogy szemed az eget fürkészi, mert ott voltál fent és oda vágysz vissza.”*

Leonardo da Vinci

Hazánkban 1929-ben indult meg a vitorlázórepülés. Bár az ország több részén már szintén az 1920-as évek elejétől – egy időben a német indulással - voltak kísérletek (Hosszú István¹⁴, Rotter Lajos¹⁵), a háború utáni recesszió, a sanyarú anyagi helyzet ennek akkor nem kedvezett. Az első repülő klub, a *MOVERO* Budapest, 1928-ban alakult meg. A jövő évben *Farkashegyet*¹⁶ választották repülőternek, amely Budapesttől nyugatra helyezkedett el. A *MOVERO*¹⁷ két géppel egy *Zöglinggel* és egy *Hol's der Teufellel* rendelkezett 1929-ben, melyeket készen hoztak be Németországból.

Még ugyanabban az évben és a következő évek során további vitorlázórepülő klubok alakultak szerte az országban. Másodikként Kaposváron alakult 1930 tavaszán *SACERO*¹⁸. Ezután következett Gyöngyösön a *MOVERO*, majd Budapesten a MÁV Testvériség klub (*MÁVAERO*) és jöttek a cserkészrepülők, majd a többiek is.

1930-ban volt az első vitorlázórepülő verseny Farkashegyen a *MOVERO* szervezésében, hogy az érdeklődést a repülésre irányítsák. Német mintára rangsorolták a növendékeket A, B és C vizsgás kategóriákra a versenyen. Az A, és B vizsgások siklasi időre, végrehajtott fordulózásra és célleszállásra versenyeztek. A C vizsgások időtartam-, magassági-, és távrepülésben mérték össze tudásukat.

Négy klub indult a versenyen: *MOVERO* Budapest, *SACERO* Kaposvár, *MOVERO*, Gyöngyös, *MÁVAERO*, Budapest. Bernárd Mátyás¹⁹ 1 óra 18 percet és 220 m magasságot, Hefty Frigyes²⁰ 1 óra 21 percet repült. Csak érdekességként jegyezzük meg, hogy ekkor a németek már, Peter Kronfeld²¹ révén, 100, és 152 km távrepülést és 2160 m magassági repülést végeztek. A hátrányunk igen jelentős volt.

A verseny nagy sikert aratott, és a figyelmet a vitorlázórepülésre irányította. Az 1930-as év során az eredmények a következők lettek:

Klub	Tagok	A jelvények	B jelvények	C jelvények	Felszállás
MOVERO	26	11	8	2	652
SACERO	18	12	1	0	1120
MÁVAERO	16	2	0	0	130
Teljes	60	25	9	2	1902

1930-ban a Lingel Bútorgyár (Budapest) tulajdonosa, aki elnökhelyettese a *MOVERO*-nak, elhatározta, hogy segít az új vitorlázórepülő mozgalomnak, megépít tíz *Zögling*-et. A gyár megvásárolta a dokumentációt, és mintának behozott egy *Zögling* gépet és legyártotta a sorozatot.

¹⁴ I. világháborús pilóta, később vitorlázórepülő és legendás hangármester.

¹⁵ A magyar vitorlázórepülés „emblematis” és meghatározó személyisége a kezdetekkor. Később sikeres konstruktőr és vitorlázórepülő. Nemzetközi tudományos repülőegyesületek tagja.

¹⁶ Budaörs községtől északnyugatra helyezkedik el, 1929. 06. 21-én indult itt az országban elsőként a vitorlázórepülés.

¹⁷ Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztálya

¹⁸ Somogy megyei Automobil Club Repülő Osztálya.

¹⁹ Repülő ezredes, világháborús pilóta, a hazai vitorlázórepülés egyik megalapítója.

²⁰ Világháborús vadászpilóta, több vitorlázórepülő egyesület alapítója, oktató, író.

²¹ Osztrák repülő, a 20-as, 30-as évek egyik legsikeresebb vitorlázórepülője. Elsőnek használt variométert, Németországban, majd Angliában repült.

A vitorlázórepülés gyorsan terjedt, új repülőterek nyíltak, és különböző műhelyek kezdte építeni vitorlázógépeket, bár finanszírozás szűkös volt. Voltak jól felszerelt és tapasztalt műhelyek, például MÁV Istvántelki Főműhely asztalos műhelye, de akadtak olyan helyek is, ahol „spártai” körülmények között próbáltak gépeket építeni. Később a légügyi hatóság, hogy a többiek is tapasztalatokat szerezhessenek lehetővé tették a jól működő műhelyek felkeresését és az ottani műveletek elsajátítását. Az 1930-as évek második felétől Rubik Ernő²² mérnökhallgatót jelölték ki szakértőnek, aki az országot járva segítette a klubok saját gépépítéseit.

Az 1931. év gépállományát mutatja be a következő táblázat.²³

Klub	Zögling	Hol's der Teufel	Prüfling	Hängwind	Professor
MOVERO , Budapest	4	2	1	1	2 (építés alatt)
SACERO, Kaposvár	2			1	
MÁVAERO, Budapest	2				
Cserkészrepülők, Budapest	2				
MOVERO , Gyöngyös	2+1 építés alatt	1			
Teljes	12	3	1	2	

Az 1931-es repülési eredményeket a táblázat mutatja²⁴

Klub	A jelvény	B jelvény	C jelvény	Indított	Géptörés
MOVERO , Budapest	20	8	4	850	24
SACERO, Kaposvár	17	8	1	1363	7
MÁVAERO, Budapest	9	2		485	7
Cserkészrepülők Budapest	15	3		644	6
MOVERO , Gyöngyös	6	4		600	2
Összesen 1931	67	25	5	3942	46

1929 és 1938 között lassú volt a fejlődés a vitorlázórepülésben, mert a megfelelő finanszírozás hiányzott. A gazdasági világválság erősen éreztette hatásait, csak azok a klubok voltak jobb helyzetben, akik mögött tőkeerős vállalkozások, nagy és erős cégek álltak.

A LÜH²⁵ többnyire – erejéhez mérten – támogatta a klubokat, gépeket vásárolt, gyártatott és azokat odaadományozta a legjobbaknak.

Létezett egy másik szervezet, a MAeSz²⁶, ez a szervezet szabályozta a sportrepülés technikai szempontjait, és képviselte a nemzetközi fórumokon.

1930-as évek elején nagyon sok klub alakul. Ózdon, Sopronban, Miskolcon, Békéscsabán, Szolnokon, Pécsen, Győrben, Mátészalkán, Sáropatakon, Sátoraljaújhelyen, Szombathelyen.

²² A legtermékenyebb hazai repülőgép tervező, vitorlázórepülő. Gépei alapját adták 1940-es évektől a hazai vitorlázórepülésnek.

²³ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története

²⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története

²⁵ Légügyi Hivatal

²⁶ Magyar Aero Szövetség. A Magyar Aero Clubból alakult 1912-ben. A FAI előírásai szerint adta ki a pilótaigazolványokat és végezte a nemzetközi légi jogszabályozást, 1948-as megszűnéséig.

Egyre többen repülnek, gyűlik a tehetséges repülők száma, jönnek a jó teljesítmények, de a legfontosabb, hogy a vitorlázórepülést a társadalom elfogadja, megbecsüli.

Rotter Lajos korát messze megelőzve az 1930-as években tervezett gépeket, olyan áramvonalas alak és számos egyéb rész megoldással, amelyek majd csak az 1960-as években lesznek általánosak!

1933. augusztus 3-án, Gödöllőn megnyílik a cserkész jamboree. Világhírű összejövétele a fiatalságnak, óriási tömegek utaznak ide a világ szinte minden tájáról. Külföldi vitorlázórepülők is meghívást kapnak, németek, lengyelek... Rotter erre az alkalomra építi meg a Karakánt, amely ezek után a teljesítményrepülések sorozatát valósítja meg. Először 68, majd 84 km-es távot repül, 1840 m magasságyeréssel. Ő az első magyar „ezüstkoszorús”, amelyből a világon addig még csak 18 lett kiadva! 1935-ben 276 km-es távot repül, ez akkor a 4. legnagyobb a világon. A tehetség elkezd ledolgozni az idő és a pénzügyi elmaradást?

1935-ben Berlinben ISTUS konferencia, ahol Rotter előadása a hazai vitorlázórepülésre irányítja a nemzetközi figyelmet.

1936-ban – a megbecsülés jeléül - Budapesten van az ISTUS konferencia. Még ebben az évben építi a következő kiváló gépét. A Nemere az egyik első nagysebességű, ám alacsony merülési sebességű gép. Ezzel indul az olimpián, noha az időjárás csapnivaló, nem távrepülésre alkalmas, elindul és bejelentésének megfelelően Kielben száll le, mindenki megdöbbenésére. A kiváló repülő, a nem kevésbé kiváló gépével 336 km-es céltávot repült, megdöntve a németek 326 km-es rekordját. Később ezt a módszert „delfinezés”²⁷ néven vezetik be a repülésbe sok-sok évvel később és sokkal, jobb gépekkel, bár ezt a gépet ne becsljük le, korát messze megelőzte, alakjával, szerkezeti megoldásaival!

Az olimpiai bizottság ezért a repülésért a vitorlázórepülést felvette az 1940-es olimpia versenyszámai közé. Sajnos olimpia legközelebb 1948-ban lett és ezen már szó sem volt erről a sportágról, de ez nem Rotteren múlt!

1936-ban a világranglista²⁸ már igen meglepő módon alakult.

Helyezés	Ország	Időtartam h	Távolság km	Magasság m
1	Németország	36,30	504	4460
2	Magyarország	24,14	336	1840
3	Ausztria	19,04	142	1910
4	Svájc	10,25	132	1850

Hol vannak a nagy nemzetek, ahol minden szükséges összetevő bőségesebb, több a pénz, nagyobb a lélekszám, fejlettebb az ipar?

Ekkor már hazánkban 25 egyesület 86 géppel repül. Sorban születnek az A, B, és C vizsgák, de nem kell szegyenkezni a teljesítményrepülések miatt sem, itt legfeljebb a véges országhatárok állják a repülők útját.

Az idősebb nemzedék mellett ott vannak már a fiatalok, főleg a műszaki emberek, műszaki értelmiségiek, de az élet minden területéről találni lelkes, repülést szerető ifjakat.

²⁷ Távrepülési taktika, amikor a magasságot a termikben nem körözéssel, hanem azon átrepülve, a legkisebb merülő sebességhez tartozó sebességgel, végzett repüléssel érik el.

²⁸ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története

Mivel az ország fegyverkezése elindult, az 1930-as évek második részében a vitorlázó-repülés erősödni kezdett. 1938-ban megalakult a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap.²⁹

Ez a szervezet már jelentős és stabil pénzügyi alapokat tudott biztosítani a sportrepülésnek, természetesen azzal a céllal, hogy segítségével a légierő pilótáinak alapképzését biztosítani fogják.

Ebben az időben aztán végre megindult a hazai géptervezés és gyártás, amely nagyrészt feleslegessé tette az importot és a licenc alapján való építést. A tehetséges géptervezők sokasága kezdett dolgozni és jobbnál-jobb gépeket alkottak. Ezek már nem a kezdetleges, bonyolult építésű gépek. Az aerodinamika és a repüléshez szükséges más tudományok rohamléptekkel mennek előre. A gépek áramvonalasak, szilárdak, méretezettek, műszerezettek. Kialakul a gyártási technológia, a faépítésű gépek kezdenek a csúcs közelébe érni, bár ezt akkor még senki nem így látja. A repülők „kinövik” lassan a vizsgakövetelményeket, jönnek az újabb teljesítményszintek.

A vitorlázórepülés megkezdte elszakadását a lejtőktől, elkezdődik a síkvidéki repülés. A termik, a hullám, a korszerűbb műszerek, a variométer mind-mind új filozófiát teremtenek a repülésben.

²⁹ HMNRA

Az ózdi környezet és a körülmények

*„Nagyszerű dolgokat alkottam:
házakat építettem, szőlőket ültettem,...”*

Prédikátor könyve, 2. 4.

A történet elválaszthatatlan Ózdtól, majd Bánrévétől, az Ózd - Rimamurány-Salgótarján Vasgyár Rt (RIMA, vagy más esetekben RMST) működésétől, a környező ipartól és bányáktól, a cserkészmozgalomtól, illetve hazánk 1930-as évekbeli helyzetétől.

A bevezetőben már rámutattunk, hogy a repülés mindenkitől bizonyos szintű technikai ismereteket igényel. A kezdeti időszakban, amikor még a gépépítést is a repülőegyesületek végezték, főleg így volt. Nem véletlen tehát, hogy a repülés fő bázisai olyan helyeken indultak, ahol ez a feltétel is adott volt.

Ózd ekkor még csak község, így a repüléstörténetben is egyedülálló, hiszen sokkal nagyobb és gazdagabb településeket előzött meg, a repülésben, hála a fejlett ipari háttérnek.

Az ózdi gyár³⁰



Az Ózd környéki községek zömmel 13. századi keletkezésűek. Később a lakosságuk megélhetése - a hagyományos mezőgazdasági formák mellett - a térség vasérc- és szénkincseire alapozódott. Ezek észak-borsodi vasvidék néven említették a területet.

Birtoklásáért a középkorban szakadatlan küzdelem folyt. Hol elzálogosították, hol új birtokigénylők kezére került, de lakossága mindvégig - még a török hódoltság idején is - megmaradt magyarnak. A település évszázadokon át jobbágyfalu volt, fejlődése sokáig váratott magára.



**Nagylvasztó
1868-ból (Vigtelek)³¹**

Áttörést a vasgyártás hozott a 18. században. Az ipari jelleg kialakulásában nemcsak az ásványkészlet játszott döntő szerepet, de kulcsfontosságú volt az erdő- és földbirtokos Sturman család vagyona. A Sturman dinasztia egyik ága

³⁰ <http://www.scitech.mtesz.hu/02sziklavari/szvari3.htm> Sziklavári János: Vaskohászat

³¹ <http://www.scitech.mtesz.hu/02sziklavari/szvari3.htm> Sziklavári János: Vaskohászat

házasság útján került Ózd környékére az 1770-es években; 1817-ben pedig 'örök időre' megszerezte annak birtokjogát. Sturman András vezető szerepet játszott abban a vagyonos csoportban, amely szorgalmazta a vasgyártás megindítását. Majorsági földjéből sajátította ki a Gömői Vasművelő Egyesület azt a 20 hold nagyságú területet, melyen 1846-ban megkezdődött a gyárépítés.

Az üzem megalapítása, majd 1847. utolsó negyedében a termelés megindítása Rombauer Tivadar nevéhez fűződik. A kezdetben alig százfős munkáslétszám néhány év alatt hatványaira emelkedett, igazodva a vasgyártás minőségi és mennyiségi növekedéséhez. 1852-ben Ózd már a vasfinomítás magyarországi központjának számított, ezzel együtt indokoltá vált az üzem bővítése. 1864 áprilisában nyitotta meg kapuit a vasmű újabb egysége, a nádasdi lemezgyár.

1855-ben Resicán kohók, 1866-ban Bessemer- konverterek, 1876-ban SM-kemencék kezdik meg termelésüket. A mai Diósgyőri Vasgyárat 1868-ban alapították, nagyolvasztóval, öntödével, kavarókemencékkel és sínhengerdével. 1879-ben Martin-acélmű, 1880-ban Bessemer-acélmű is épül. 1881-ben több kisebb vaskohó és vasfinomító egyesítésével megalakult a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság; ózdi gyárában 1895-ben vette kezdetét a martin-acélgégyártás, majd a nyersvasgyártás.

Magyarországon 1898-ban 18 frisztűz, 52 kavarókemence, 8 Bessemer- és 3 Thomas-konverter, 36 Martin-kemence, 6 tégelykemence működött. Uralkodó technológia tehát a kavaró- és a martin-acélgégyártás volt.

A nyersvas és acélgégyártással együtt fejlődött a hengerlés technika is. A millenniumi években, az országban a hengerművek száma megközelítette a százat, és azok felét már gőzgéppel hajtották. A század második felében színvonalas hengerművek dolgoztak Resicán, Zólyombrézón, Aninán, Ózdon és Salgótarjánban is. A legnagyobb teljesítményű hengersor az 1892-ben épített Diósgyőri gerendasor, a legjobban felszerelt viszont a resicai hengermű volt

1881. július 4-én az ózdi Rimamurány-völgyi Vasmű Egyesület és a Salgótarjáni Vasfinomító Társulat fúziójával létrejött a Rima-Murány-Salgótarjáni Vasmű (RMST). Ezzel a gyár életében új korszak kezdődött: megépült a martinacélmű, a durva- és finomhengermű. A 20. század első éveire az üzem az acél- és hengerelt áru gyártásának központja, illetve a nyersvasgyártás kizárólagos hazai monopóliuma lett (egészen a diósgyőri nagyolvasztó elkészültéig).



Nagyolvasztó 1904³²

³² <http://www.scitech.mtesz.hu/02sziklavari/szvari3.htm> Sziklavári János: Vaskohászat

A hazai vaskohóipar a 19. század második felében és a 20. század első két évtizedében, ha technikai felszereltségben nem is, de a termelés mennyisége és a termékek minősége tekintetében lépést tudott tartani a világ vaskohászatával. A világháborúig az ország acéltermelésé-



nek fejlődése arányos volt a világ acéltermelésének fejlődésével; részesedési aránya 1,2-1,3% volt. Soha később ilyen nagy részesedési arányt a magyar acélipar nem tudott elérni.

A kohászathoz természetesen szén és koks is kellett, ezért a gyárhoz a környéken nyitott és művelt bányák is tartoztak.

Farkaslyuki strandfürdő 1938

Az RMST –ben mind a kohászat, mind a bányák a korabeli általános műszaki fejlettségi szint előtt jártak, korszerű szakmühe-lyeik voltak és ehhez a magasan képzett munkaerő is megvolt, minden szinten. 1900 után a bányaszállási szénvagyon kimerülése miatt az RMST Vasmű Rt.-nek új bányanyitási lehetősé- get kellett keresnie. Farkaslyukban 1913. december 15-én hozzákezdtek a bányanyitással kap- csolatos földmunkákhoz. 1915-ben az elért széntelepekből már 1222 tonna szenet is termel- tek, de a folyamatos termelést csak 1918. július 5-én tudták megkezdeni, amikor elkészült a hétesi fogaskerekű vasúti pálya folytatásaként az iparvasút a bányáig. 1920-ban a Főtárót Gyürky-tárónak nevezték el az akkori bányagazgatóról Gyürky Gyuláról, aki magyar királyi bányáügyi főtanácsos volt, a RIMA több bányájának igazgatója, 1927-től pedig a RIMA igaz- gatótanácsának tagja.

Csak példaként említjük, hogy az 1900-as évek elején, a farkaslyuki bányában, már



felsővezetékes, villamos mozdonyos bányavasúti szállítás volt kiépítve a földalatti bányaterek egy részében! Az általános ezekben az időkben más helyeken, a lóvontatású bányá- vasút és a kézi csillézés volt!

A kulturális élet mellett jelentős volt a bányatelep sportélete is. 1938-ban korszerű, alulról fűthető fürdő-úszó medence épült

Ózd Velence lakótelep 1922-25³³

³³ <http://www.giergl.hu/index.php?eid=af5ba6be2a00c4c2>

Az első világháború megszakította Magyarország közel fél évszázados gazdasági fejlődési folyamatát. A vas- és acéltermelés a felére esett, az ipari termelés egésze 1919 őszén nem haladta meg az 1913. évi szint 15-20%-át. Magyarország azonban elég életképes volt ahhoz, hogy e válsághelyzetből néhány év alatt kilábaljon, és visszahelyezze magát a fejlődés korábbi pályájára. Ez nyilván be is következett volna, ha nincs Trianon.

A trianoni diktátum 1920-ban nem csak az Ausztria-Magyarország perszónalunio geopolitikai gazdasági egységet szakította szét, hanem -- mint az a mellékelt két térképből jól kivehető -- a megcsonkított Magyarországot utódállamok közé szorította.

A Trianon utáni Magyarország új gazdasági egység; új feltételrendszerrel. Egy tollvonásra lett nyersanyagbázisú agrár-ipari országból nyersanyagszegény ország; új területe, a háború előttinek csupán 32,7%-a. Lakosságának száma 41,6%-ra csökkent. A nyersanyagforrások túlnyomó hányada -- az ásványkincsek földrajzi elhelyezkedése következtében -- az új határokon kívülre esett; így a kohászati nyersanyagforrások 70%-a is.



Ózd Velence lakótelep 1922-25³⁴

A magyar acélipar 1929-ben 350 ezer tonna nyersvasat és 500 ezer tonna acélt termelt. A világranglistán nyersvas termelésével a 19. acéltermelésével a 17. helyet foglalta el. Acéltermeléssel megelőzte Hollandiát, a dél-amerikai országokat, Kínát, Ausztráliát. Kereken kétszer annyit termelt, mint Norvégia, Románia, Finnország és Jugoszlávia együttvéve!

A RMST nagy tömegek számára teremtett munkalehetőséget, s nemcsak anyagi értelemben biztosította megélhetésüket, hanem lakótelepeket, templomokat és vasutat építtetett, kórházat, elemi iskolát, könyvtárat, sportlétesítményeket és kulturális központot alapított.

Jóléti intézkedéseinek egyike volt 1872 szeptemberében a Bánréve-Ózd vasútvonal, egy évvel később pedig az Ózd-Nádasd szakasz forgalomba helyezése, ezek akkoriban HÉV-ként (helyiérdekű vasút) üzemeltek. A kezdeti évtizedekben a nyomtáv is más volt (kisebb, 1000 mm), mint a nagyvasúti vonalakon, ezt aztán 1883-ban normál nyomtávra átépítették, de csak a Bánréve – Ózd szakaszt. Aztán az első világháború alatt e vonalat elsőrendűsítették, majd 1920-as években átvette a MÁV az RMST-től.

1884-ben készült el a Tiszti Kaszinó, ugyanebben az esztendőben alakult meg az országszerte híres Olvasó Egylet. 1888-ban fogadta első betegeit az akkor három kórtermes gyári kórház. A millennium évében adták át a hét tantermes társulati iskolát gőzfűtéssel és villanyvilágítással felszerelve.

1895-97. között épült a gyár fő tisztségviselői számára a parkszerű udvarokkal körülvett Tisztisor, tizenöt évvel később Nagyamerika villái. Az 1900-as évek elején létesült az újtelep-

³⁴ <http://www.giergl.hu/index.php?eid=af5ba6be2a00c4c2>

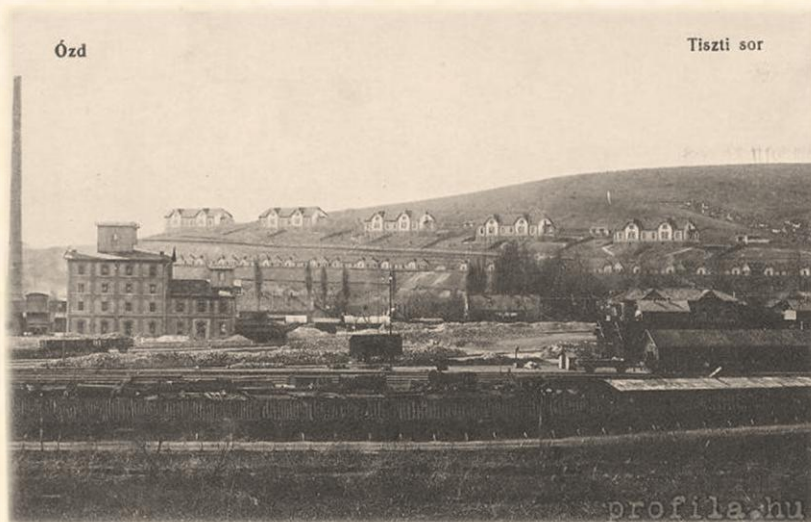
pi, a kőaljai, a velencei és a hétesi munkáskolónia. Ebben az időszakban járult hozzá a sportélet fellendítéséhez a közfürdő és uszoda megnyitása, az első futballpálya kialakítása.

Az erős tagoltság, a keskeny völgyektől szabdalt, dombokkal körülzárt vidék meghatározta Ózd fejlődésének jellegét, hiszen ellehetetlenítette az egységes szerkezetű, összefüggő település-építést. A maga korában, nemzetközi viszonylatban is említésre méltó, jól felszerelt gyár a legnagyobb völgy közepére települt, s maga köré vonzotta a sorra épülő lakásokat, szolgáltató egységeket.

Tiszti-sor

Marschalkó Béla³⁵
a Rimamurányi Vasmű Rt.
építésze lett. Ózdon és
gótárjában számos jelen-
tős épületet tervezett, így
az Altishti és Munkás Ol-
vasó Egylet székházát
(Ózd, 1923-24, Zorkóczy
Samu vezetésével, dr.

Finály István főmérnök, Náhlik Béla és ifj. Finály Lajos mérnökök közreműködésével), amely



felavatásakor a hazai színházak sorában a hatodik helyen állt, és az ózdi Velence-telepet, az ózdi kolóniák legsajátosabb formakezelésű telepét, valamint iskolát tervezett Salgótarjában.

Nagyolvasztó

Ózdon a Rimamurányi Rt.
Vasgyárában 1935-től kezdődően

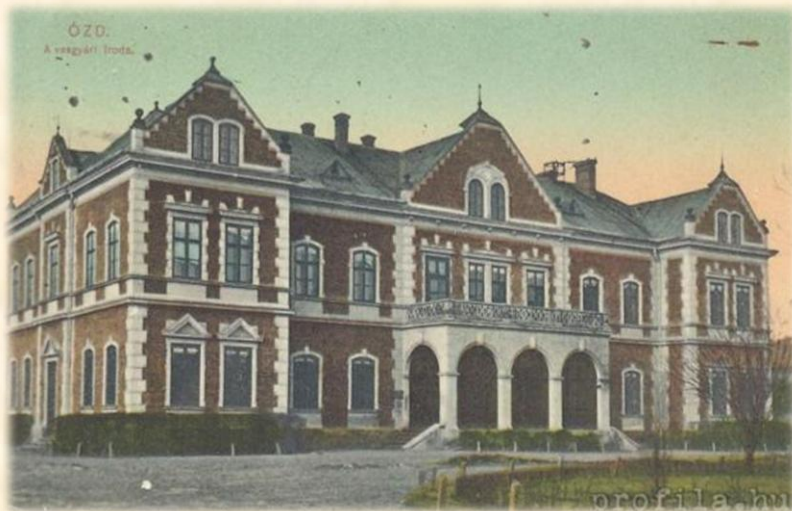
csaknem minden termelőágazatra kiterjedő fejlesztésre és jelentős beruházásokra került sor. Többek között építettek két elektrokemencét és korszerűsítették a martinkemencéket.

Az 1930-as évek küszöbéhez egy újra fejlődésben levő magyar gazdaság érkezett. A fejlődés dinamikája a század első évtizedéhez hasonlítható. További sorsát ezután ismét külső körülmények, az egész világra kiterjedő gazdasági válság befolyásolta. A válság 1931 és 33 között süllyedt mélypontra.

³⁵ (1884 - 1962)

Ennek ellenére a gyár a cserkészzetet és a sportrepülést felkarolta, bár a település csak község, de az ipari háttér, a nagy tudású, tetterre kész vezetők, pénzt, energiát nem sajnálva biztosították a feltételeket az új technikai sportág meghonosításában.

A nagy világválság elmúltával Magyarország gazdasága is fejlődésnek indult, és a vasgyártás felfelé ívelő szakaszba lépett. Különösen megnőtt a vaskohászat szerepe a háborús készülődés során. Ennek kezdete az 1938-as évre tehető, amikor a kormány meghirdette az úgynevezett „győri programot”. A program legsürgősebb feladatnak tartotta az acéltermelés bővítését.



Elhatározták, hogy évi 180 ezer tonna hengereltáruat termelő új vasművet építenek a Duna mentén. Ez volt a mai Dunai Vasmű létesítésére vonatkozó első konkrét határozat. (A szándék és megfogalmazás -- mint erről már volt szó -- Széchenyitől származik.)

Vasgyári iroda

A vasmű telepítését 1944 első hónapjaiban kezdték meg Győrben. Az építkezés területét azonban bombatámadás érte, ezért új telephelyül Mohács térségét jelölték ki, de az építkezést a front közeledése miatt a háború utánra halasztották.

Az új vasmű belépését az ipar nem várhatta meg, ezért az acélművek és hengerművek már 1938-39-ben további műszaki fejlesztésekkel, kisebb beruházásokkal növelték kapacitásukat. Termékeikkel kiszolgálták világhírű gépgyárainkat és járműgyárainkat, amelyeknek gyártmányai, a MÁVAG-mozdonyok, Láng-turbinák, Ganz-villamosgenerátorok és motorvonatok, továbbá daruk, csepeli szerszámgépek az éles világpiaci versenyben is helytálltak. A gépipar legfontosabb exporttermékei -- és egyben Magyarország acéliparának nemzetközi tekintélyét is növelő termékek -- kétségtelenül a Ganz gyár villasmotorjai és mozdonyai voltak. 1938-ban világszerte már több mint 550 Ganz-motorkocsi és -sínautóbusz volt forgalomban. Nemzetközi elismerésben részesültek az ózdi tartók, a diósgyőri szerszámacélok, a borsodnádasdi lemezek, a salgótarjáni szerárak, a miskolci Deichsel-sodronyok, kötelek és a csepeli forrcsővek.

A vaskohászatban a termelés 1942-ben és 1943-ban érte el a háborús csúcspontot, de a vasgyárak még 1944-ben is jó ütemben termeltek, s a termelés rendje csak az év őszén bomlott fel. A diósgyőri gyárat szeptember 13-án bombatámadás érte, emiatt a termelés szaggatottá vált. A többi melegüzem azonban a front közeledtéig termelt. A kohászati gyárakon, 1944-45 telén haladt át a front.

**Ózd vasútállomás**

A háborús események után ahány gyár, annyi nehézség árán, de fokozatosan növekedett a termelés és javult a teljesítmény. A vaskohóipar termelése 1947-ben már megközelítette, 1948-ban pedig elérte az 1938. évi szintet. A termelés a fel-

dolgozóipar és a jóvátételi kötelezettségek teljesítését szolgálta. Az építkezések és az ipar háború utáni újjáépítése éppúgy, mint a háborús jóvátételi szállítások egyaránt acéligényes termékeket igényeltek (vasúti járműveket, síneket, hajókat, darukat, szerszámgepeket, acélcsöveket, betonacélokat, tartókat stb.), ennél fogva a vaskohászat fejlesztése ismét a gazdaságfejlesztés kiemelt feladata lett. Valamennyi vaskohászati gyárban - legnagyobb mértékben, Diósgyőrben - termelésbővítő rekonstrukciókat hajtottak végre

A szocialista politikai és gazdasági rendszerű országok együttműködése (KGST) körébe tartozó Magyarország új gazdaságpolitikára építkezett. Geopolitikai helyzete, nyersanyag-beszerzési és piaci lehetőségei, iparfejlesztési törekvései egyaránt a vaskohászat fejlesztését igényelték. A fejlesztés -- anyagi források hiánya, az ipar és a KGST-piac igénytelensége miatt -- az 1960-as 70-es években a tömegtermelés irányában érvényesült és csak két évtized múltán -- akkor is hiányosan -- a minőség, választék, anyag-, energia- és élőmunka-takarékosság irányában. Pedig e két évtized alatt a világ vaskohászatában technikatörténeti jelentőségű változások következtek be. Az 1960-as és 70-es években a tudományos-technikai forradalom eredményei a vaskohászatban ugrásszerű fejlődést hoztak. E fejlődést lehetővé tették: újabb fémtani és metallurgiai ismeretek, olcsó oxigén, inert gázok, szénhidrogének, nagyteljesítményű vákuumszivattyúk, nagyobb hőmérsékletet elviselő tűzállóanyagok és az automatika elterjedése a vaskohászati folyamatok szabályozásában. E lehetőségeket számos országban kihasználták és új hatékony technológiákat alakítottak ki és vezettek be.

Ózd 1949. január 1-jétől emelkedett városi rangra. Ekkorra gazdasági, munkaerő-piaci és közigazgatási szempontból egyaránt központi szerepet töltött be a térségben - és ez a nagy ütemű fejlődés természetesen nem vonatkoztatható el a vasgyártól.

1950-ben járási tanácsú, négy évvel később járási jogú város besorolást kapott. Centrum szerepe 1979-ben formálisan is tovább nőtt, hiszen ebben az évben további öt községet csatoltak hozzá: Centert, Hódoscsépányt, Susát, Szentsimont és Urajt.

Az 1960-as és 70-es években az itthoni nyersanyag- és energiaárak a világpiaci árakhoz viszonyítva alacsonyak voltak, ezért üzemünk alacsony technikai színvonal mellett is viszonylag olcsón termelték a hengereltárut. S mivel az acéltermékek világpiaci árai a mi belső

árainkhoz képest magasak voltak, az exportból vállalatainknak tekintélyes nyereségük származott.

A konjunktúra exportorientált fejlesztésekre ösztönözte vaskohászati üzemeinket. A Dunai Vasmű a melegtekercs export érdekében fokozta termelését. Diósgyőr új finom- és középprofil hengerművet épített. Ózdon is hasonló profillal rúd-drótsor létesült. Drótsor épült Csepelen is. Rúd- és drótárak gyártására tehát párhuzamos meleg hengersori kapacitások épültek ki; együttesen 400 ezer tonnával nagyobbra, mint amekkora a hazai piac kielégítéséhez szükséges volt. Természetesen ez magában hordozta azt a veszélyt, hogy mihelyt csökkennek az exporteladások, akkor, a kapacitások kihasználatlanok maradnak.



Az 1950-60-as években a város, kétségbeejtően szennyezett volt. Főleg a „pörkölőüzem” (ércdúsító) városon belüli működéséig. A gyárnak nemcsak a közvetlen környezetét, hanem a távolabbi részeket is állandóan vörös-barna színű por borította.

**Bánréve Sajó parti –
fürdő megállóhely³⁶**

Ebben az időben, a városban rendkívül élénk sportélet folyt. 1961-62-ben NB I-es volt a labdarúgócsapat, de ugyancsak első osztályúak voltak a kézilabdázók, röplabdázók. A vitorlázórepülés ekkor már a bánrévei repülőtérén folyt, ahol a Sajó parton a kohászati üzem a vízműve területén, csónakházak is működtetett.³⁷ Itt volt ugyanis a kohászati üzemek szivattyútelepe, valamint a part menti kavics-teraszra telepített kutak egy része is.

A Sajónak a bánrévei szakaszán élénk vízi élet, strandolás folyt a nyári időszakban. Ez már a harmincas évektől így volt, itt tanyáztak a vízcserkészek, a vízműnél volt a csónakházuk. Ennek csak a folyó, csehszlovák eredetű teljes elszennyezése (özörényi papírgyár) és a későbbi mederszabályozás, gátépítés vetett véget. A Sajó vasúti hídjánál megálló (Bánréve -Sajó-parti fürdő) volt ebből az okból, amely csak később lett Bánréve-Vízmű megállóhely.

A város a környéket tekintve sok olyan dologgal rendelkezett, ami akkor példaértékű volt. Jól működő alap- és középfokú oktatási intézmények voltak. Kiteljesedett a kórház, amely a városon kívül a környéket is ellátta. A gyerekek számára úttörőház, Béke-kert (vidámpark, a 60-as évek elején a selejtezett Koma vitorlázógép egy ideig itt volt kiállítva), állatkert volt. Az úttörőházban többek között jól működött a modellező szakkör, amely szép eredményeket ért el.

1980 után a hazai vaskohászat exportsikere véget ért. A belső nyersanyag- és energiaárak és ezekkel együtt a termelési költségek jelentősen megnövekedtek; a belső acélárak jóval

³⁶ A híd a repülőtér DK-i sarkának közelében volt. Ez már az új híd!

³⁷ Ez már a vízcserkészeket is szolgálta annak idején.

meghaladták a világpiaci árakat. A költségvetés ekkor jelentős exporttámogatásban részesítette a vaskohóipart, mert annak devizabevételtét mással nem tudta pótolni.

Amivel a magyar-vaskohászat a világ vaskohászatának élvonalába tudott jutni, az a minőségjavító üstmetallurgia volt: Dunaújvárosban, Diósgyőrben, Ózdon és Csepelen gyakorlatilag megszűntek a kén- és oxigénszennyezés, valamint az összetételi eltérés okozta acélhibák.

Az 1980-as évek elején még Ózd, Diósgyőr és Dunaújváros egyaránt 1 millió tonnás integrált vertikum, de már akkor egyértelmű volt, hogy az ózdi vertikumot, amely a nagyolvasztók mellett még a drágán termelő martinkemencékkel dolgozott, versenyképtelenség miatt le kell állítani, és helyette mini acélművet építeni. Ez elmaradt; a gyár csődbe ment.

1984-ben megszűnt a járási közigazgatási rendszer, s ekkor Ózd jogállása megkülönböztető jelző nélküli várossá változott, kiszélesedett hatáskörrel. Ettől kezdve a városkörnyéki közigazgatáshoz 26 község tartozott, egészen 1990-ig.



Ami maradt az ózdi kohászatból...³⁸

Az 1950. óta állami kezelésben lévő Ózdi Kohászati Üzemek a rendszerváltás időszakában, a privatizáció eredményeként több kisebb vállalkozásra bomlott. 1992-ben megkezdődött és 1997-ben befejeződött az ÓKÜ felszámolása. Ezzel együtt megjelent a munkanélküliség problematikája, melynek kezelése az 1990-ben megalakult önkormányzat egyik fő feladata lett.

³⁸ <http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%93zd>

Az országos viszonylatban jellemzővé vált gazdasági, társadalmi átalakulás nem került el Ózdot sem. A város megtapasztalta annak számos előnyét és nehézségét. A kritikus időszakon túllépve mára dinamikusan fejlődő, közigazgatási körzetközponti funkcióval felruházott településsé vált.

Egy érdekes ózdi epizód a XX. század elejéről

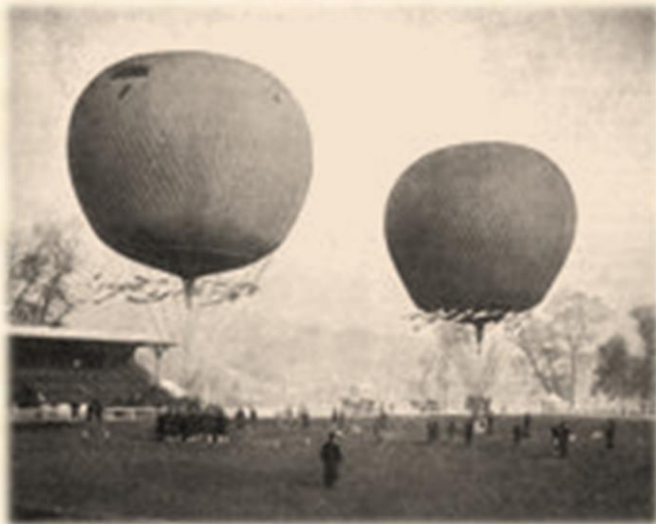
*“Az akadályok nem törhetnek meg;
minden újabb akadály az elszántságomat fokozza.”*

Leonardo da Vinci

Mikor találkozhatott Ózd és annak közvetlen környező lakossága először a repüléssel? Ez egy izgalmas kérdés és a felületes válaszára az 1930-as évekre gondol, már ha ezekben a kérdésekben tájékozott, valamelyest, amikor a lejtővitorlázás ott elindult. Ha egy kicsit elmélyedünk a dolgokban, akkor más véleményen leszünk, nézzük!

A repülőgépek és egyéb repülőszervezetek látványa a gyerekek és a legtöbb felnőttnek is valami különleges dolog, ez mindig, mindenkor megdobogtatja a szíveket!

1902. május 17-én az ózdiak közül többen érdekes jelenségre figyelhettek fel. A város légterében egy léggömb repült, amely fokozatosan veszítve magasságából valahol a város szé-



lén földre szállt. Az volt a MAC³⁹ Turul nevű léggömbje, melynek párja is volt a Meteor. A MAC 1902. május elsején mutatta be a korábban vásárolt léggömböket a közönségnek Budapesten. „Az ember a föld meghódításában elérje a legnagyobb mértéket, urává lehessen a felettünk kéklő légóceánnak.” melyet a májusban megjelent első repülőújságban, „Az aeronauta⁴⁰”-ban tett közzé.

A Turul és a Meteor felszállása

Híven a korábbi felhívásukban kifejtett gondolathoz, repülési versenysorozatot indítottak, melynek az Ózdon véget ér repülése a második volt a sorban. A versennyel és a repülésekkel egyértelmű volt a MAC célja, bemutatni a széles közönségnek a léggömbrepülést. A Turul első tíz repülése 1902-ben a következő volt.

Repülés	Időpont	Indulás	Érkezés	Elért magasság m	Számított távolság légvonalban ⁴¹ km
1	1902.május 1.	Budapest	Tura	4040	43
2	1902. május 17.	Budapest	Ózd	3030	124
3	1902. május 30.	Budapest	Ipolság	ismeretlen	64
4	1902. június 5.	Budapest	Szabadszállás	ismeretlen	70
5	1902. június 16.	Szeged	Lukovistye	ismeretlen	?
6	1902. augusztus 3.	Budapest	Rimaszombat	ismeretlen	122
7	1902. szeptember 4.	Budapest	Környe-majd Csallóköz	5520	53+72
8	1902. október 2.	Budapest	Palócföld	ismeretlen	?
9	1902. október 19.	Budapest	Rimóc	ismeretlen	70
10	1902. október 26.	Budapest	Kirva- majd Bucs	ismeretlen	29+28

³⁹ Magyar Aero Club

⁴⁰ Az első repülőújság 1902. májusban jelent meg.

⁴¹ A távolságmérést a Google Earth segítségével mi végeztük el. A kérdőjeles távolságoknál a településeket nem tudtuk beazonosítani.

Az ötödik repülésnél, ha a szlovák Lukovistia (Rimaszombattól északra) településről van szó, akkor a távolság 248 km.

Kirva (Máriaalom), Bucs pedig jelenleg Búc.

A léggömb kapitánya rendre *ifj. Tolnay Lajos*⁴², aki a meteorológiai Intézet asszisztense és a MAC egyik lelkes alapítója volt. Minden estben utasokat is vittek magukkal. Legtöbb esetben olyan magasságokra emelkedtek, ami az akkori emberek és a közvélemény szemében elképzelhetetlen volt.⁴³

Mivel a léggömb a „szelek szárnyán” repült, soha sem légvonalba, ezért a táblázatot nézve nem kizárt, hogy az augusztus 3-i, Rimaszombaton végződött repülés során is láthatták az ózdiak.

A század elején aztán a léggömbök repülése mellett elkezdődött a külföldi, majd a magyar „*ősrepülők*” tevékenysége is. A korabeli híradások, hasonlóan a maihoz, nagy teret szenteltek minden olyan dolognak, amely szenzációt sejtetett. Blériot francia repülő 1909. július 25-én, levegőnél nehezebb géppel, átrepülte a La Manche csatornát, majd kevéssel ez után, október 15-17-én, már Budapesten tartott bemutatót. Ennek a hazai hatása óriási volt, ami abban nyilvánult meg, hogy az addig kételkedők is elfogadták a hazai aviatika fejlesztése reális lehetőség és nem a fantázia világa.

Ekkor még a géprepülés bemutatói csak Miskolcig jutottak el. Az *Ellenzék* napilap 1911. október 8, 12, 14-i számai már a miskolci repülőverseny szervezésével foglalkoznak nagy terjedelemben. A repülőversenyt október 16-án, vasárnap meg is tartották, *Lányi Antal*⁴⁴, *Kvasz András*⁴⁵, és *Prodam Guidó*⁴⁶ részvételével. A gépek egy Blériot-monoplán, egy Reiter-

⁴² (Budapest, 1873. ?, ?—Budapest, 1932. december 6.): meteorológus, foglalkozott csillagászzal, majd országgyűlési képviselő.

1895—1906 közt az Országos Meteorológiai és Földmágnassági Intézet tisztségviselője. Sokat fáradozott a lég-hajózás érdekében az első magyarországi léggömb-egyesület vezetője. Fiatalon csillagászati tanulmányokat írt, több aprólékos pályaszámítást végzett, utóbb asztrofizikai kérdésekkel is foglalkozott. Cikkei az *Astronomische Nachrichten*-ben, az *Időjárásban* és az *Aeronautában*.

⁴³ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története

⁴⁴ (Nagyvárad, 1876 – Ausztria, 1920 után. Hivatásos tisztként szolgált, később leszerelt, hogy minden idejét a repülésnek áldozhassa. Nagyváradon 1910-ben maga épített egy 20 LE-s kétfedelű repülőgépet, ezen tanult meg repülni. Még ugyanebben az évben Rákospályán folytatta repülési kísérleteit. 1911-ben az Aero Rt. szolgálatába lépett mint pilóta, és a társaság gépén 1911. aug. 27-én elsőként repülte át a Balatont. Vidéken több bemutató repülést tartott. Az 1911-ben alakult Magyar Géprepülők Szövetségének alapító tagja. Az I. világháborúban tábori pilóta volt századosi rangban. A Tanácsköztársaság idején a Vörös Hadsereg repülőgépeinek felügyeletével bízták meg. 1920-ban családjával együtt Ausztriába menekült. A Magyar Aero Szövetség kizárta tagjai sorából. További sorsa ismeretlen.

⁴⁵ (Békéscsaba, 1883. nov. 21. – Bp., 1974. jan. 27.): pilóta, repülőgépszerelő. Kovácsmester volt, azután technológus szakképesítést szerzett esti tanfolyamokon, majd Bp.-en kerékpár- és motorjavító műhelyt nyitott. 1910-ben Rákospályán repült, majd repülőgéppéípítéssel foglalkozott. 1911-ben Rákospályán felett végzett körrepüléssel megnyerte a Sacellary György ögy.-i képviselő által kitűzött 500 koronás díjat. 1911–1914 között Mo. 70 helységében végzett bemutató repülést, és ezzel hozzájárult a magyar aviatika népszerűsítéséhez. Az I. világháborúban pilótaként teljesített katonai szolgálatot és gépével együtt fogságba esett. A Tanácsköztársaság idején tagja volt a Magyar Pilóták Szövetsége bizalmi testületének, valamint a műszaki bizottságnak. A forradalmak után politikai tevékenysége miatt eljárást indítottak ellene. 1924-ben a Franco-Roumain Légitársaság mátyásföldi telepén szerelő, 1928-tól taxisofoőr. 1937-től repülőtéri portás. A II. világháború után, nyugdíjazásáig (1949) a békéscsabai repülőter gondnoka. A Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) 1953-ban, a postaügyi min. 1969-ben és 1973-ban kitüntette.

monoplán, valamint egy Horváth-monoplán voltak. A siker óriási, a nézők kitartanak a viharos időjárás ellenére és lelkesen ünneplik a pilótákat.⁴⁷

De az újságolvasó emberek – mert akkor ez volt szinte a teljes média – nap, mint nap találkozhattak már a repülésről szóló hírekkel, riportokkal. A korabeli híradásokat, riportokat olvasva, be kell vallani, hogy azok tárgyilagossága néhányszor erősen kérdőjelezhető. Már akkor is az eladott példányszám, a szenzáció volt a fő motiváló szer? Úgy látszik ebben nem sokat ment előre a világ 100 év alatt.

Azután eljött a világháború. Ózd településről bevonult és szerencsével onnan hazajutott emberek már komoly repülőgépekről számoltak be az otthoniaknak, amelyek egymással is harcoltak, de bombáztak, géppuskáztak, ölték, megnyomorították az ellenfeleiket. Ez már nem a békés és izgalmas repülőbemutatók kora volt.

A Tanácsköztársaság harcai alatt az északi területek felderítésére sokszor repültek gépek a Losonc –Feled – Fülek - Rimaszombat terület fölé, hogy az ottani viszonyokról jelentéseket tehessenek. Bizonyára sokszor repültek az Ózd környéki légterekben is, mivel aztán a Sajó völgyét is érintették az északi hadjárat során mind csapat, mind a járműmozgások.

A vesztes háború után, amely a negyedik év végére a nyomort, a kilátástalanságot is elhozta, még a Trianoni döntést is meg kellett emésztienie az embereknek. Az RMST⁴⁸ vasgyára jórész alapanyag nélkül maradt a területelcsatolások miatti vasérchiány következtében. A gyártás alap- és segédanyagainak beszerzését teljesen új alapokra kellett helyezni. A vesztes országokban a repülés eltiltásra került, a gyárakat leszerelték, tönkretették, a gépeket elvitték, vagy szétrombolták, a motorokat összetörték...

Trianon a nemzetben egy természetes immun-reakciót váltott ki, amelynek eredménye lett mind a teljesen normális hazafias szellem, amelynek sok szép példája akadt a különféle szervezetekben, de létrejöttek a szélsőséges szervezetek is, amelyek aztán közvetve igen sok bajt okoztak később.

Az ifjúság hazafias szellemének alakítására, ápolására ismételten feléledt a cserkészélet, melyet az iskolák, más közösségek erősen támogattak.

Így volt ez Ózdon is, ahol a különféle fiú és lány cserkészcsapatok tevékenykedtek. A cserkészek ráadásul szakosodtak is, többféle választható tevékenységük volt, természetesen az iskola, a szakma, a környezeti adottságok függvényében.

⁴⁶ (Fiume, 1882. szept. 11. – Bp., 1948. júl. 4.): a magyar repülés hőskorának pilótája és gépszerkesztője. Családja olasz volt, egyedül ő vallotta magát magyarnak. A kolozsvári egy.-en gyógyszerészetet tanult, vidéken volt gyógyszerháza. Érdeklődött a repülés iránt, 1910-ben otthagyta hivatását és Rákosmezőn elsajátította a repülőgép-vezetést. Ő repült először Bp. belterülete felett 1911. nov. 4-én Rákosmezőről indulva az Újpest–Lánchíd–Várhegy–műegy.–D-i összekötő vasúti híd–Rákosmező útvonalon. 1911. dec. 10-én Fiumében a Horváth-monoplánon a tenger felett repült. Ez volt az első Adriai-tenger feletti repülés. A pilótavizsgát 1912. jan. 30-án tette le. Az I. világháborúban az olasz hadszíntéren pilóta volt. Egyik légi harcban 1918-ban találat érte, súlyos sérüléssel olasz kórházban ápolták. Itthon halálhíre terjedt el, a magyar Aero c. szaklap 1918. márc. 25-i számában nekrológiában búcsúztatta. 1919-ben 100%-os hadirokkantként tért haza Bp.-re. 1960-ban Bp.-en utcát neveztek el róla

⁴⁷ A miskolci sportrepülés története 1911-1950 Borsod Megyei Repülő Klub

⁴⁸ Rima-Murány-Salgótarján Vasmű Rt

A cserkészélet Magyarországon.

Repülőcserkészek

*„Szellő zúg távol, alszik a tábor,
Alszik a tábor, csak a tűz lángol.
Rakd meg, rakd meg cserkészpajtas azt a tüzet.
Isten tudja, mikor látunk megint ilyet.*

*Szellőzúgásnak fárad a hangja,
Kis falucskának szól a harangja.
Halkan, halkan szól a harang,
Bim-bam, bim-bam.
Lelkünk mélyén kél rá visszhang,
Bim-bam, bim-bam.”*

Cserkészdal

A magyar repüléstörténet, benne az ózdi sportrepülés emléke, teljesen hiányos lenne, valamint méltánytalanul igazságtalanok volnánk, ha a cserkészetről és a cserkészrepülőkről nem emlékeznénk meg. Ez e témában óriási hajtóerő volt. Ahhoz, hogy némi képünk legyen, erről az egésztől, néhány oldalt ennek kell szentelnünk, ezzel is tisztelve az elődök nagy-szerű munkájának.

A II. világháború után, mi életünkben a cserkészet tiltott téma volt, erről csak családi körben, szüleinktől értesülhattunk. Fiatalságunk idején a kisdobos és úttörő mozgalommal a cserkészetet letörölték a színről.



A korszak nagyhatású pedagógiai mozgalma, a *cserkészet*. Alapítója - a búr háború veteránja - az angol *Baden-Powell (1857-1941)*, 1908-ban hozta létre első csapatát. Ugyanebben az évben adta ki alapvető művét "*Scouting for boys*" (cserkészet fiúknak) címmel.

A mozgalom szerencsésen illesztette pedagógiai koncepciójába mindazokat az elemeket, amelyek a serdülő fiúkat érdekelték, vonzották (dzsungel, indiánromantika, táborozás, egyenruha, katonás külsőségek és tevékenységek: felderítés, harci játékok stb.).

Bi-Pi

A cserkészet mindenki előtt nyitott, származásra, fajra és vallásra való tekintet nélkül. Három alapelve: az *Isten*, *Haza*, és *Embertárs* iránt vállalt kötelezettség feltétlen betartása. A cserkész 10 törvény szellemében való élés, a másokkal való gyengédség, ugyanakkor a saját magával szemben való szigorúság. Ezt a hármas kötelezettséget jelenti a cserkész köszöntésre felemelt három ujj, a kisujjra ráhajtott nagyujj pedig a – nagy védd a kicsit!- elvet szimbolizálja.

Az I. világháború új tartalommal tölti meg a cserkészetet. A csapatok erőn fölüli „cserkészmunkát” vállalnak karitatív tevékenységükkel. Elsősorban frontra induló katonavonatok, és az onnan érkező sebesültekkel magrakott szerelvények fogadása tekintetében látnak el szolgálatot, s a kórházakban hírvivők voltak. A cserkészek közül sokan hősi halált haltak, létszámuk igen lecsökkent.

Cserkészliliom

A cserkészcsapat élén felnőtt parancsnok állt, de mellette a nagyobb fiúk voltak a rajok, őrsők parancsnokai. *Fegyelmezett, katonás szellem* uralkodott a csapatban, de magvolt a rajok, őrsők saját, külön élete is. Ennek kialakításában fontos szerep jutott az *egyéni ötleteknek*, elképzeléseknek, amelyek összhangban álltak a csapat egészének célkitűzéseivel. Mindezt kapcsolatba hozták a *cserkész törvényekkel*, amelyek tíz pontja az egész cserkészmozgalom pedagógiai alapját képezte.



A csapatban folyó sokszínű tevékenység lehetőséget nyújtott az önművelődésre, jellemfejlesztésre, s ez jól megfér a játékkal, olvasással, sporttal. A gyermekek állóképességét, ötletességét, szervezőképességét, egyéb adottságait próbára tevő cserkészpróbákra való felkészülés az egyén és közösség közös ügye volt.

A cserkészlet kiemelkedő eseményei voltak a kirándulások, nyári táborozások. Ezek keretei közt kaptak lehetőséget a gyermekek a természet: titkainak, szépségeinek felfedezésére.

A cserkészmozgalom elterjedt az egész világon. Virágkorát - külföldön és hazánkban egyaránt - a két világháború között élte. Az egyes országok cserkészmozgalmai a lényegi azonosság mellett egyéni arculatokat is kifejlesztettek, így történt ez Magyarországon is.

Sík Sándor

A sajátosan magyar cserkészideál megfogalmazása *Sík Sándor* nevéhez fűződik, aki 1915-ben tartott előadásában rámutatott: a cserkészlet célja a *jellemes személyiség* kialakítása. Ennek legfőbb eszközeként teremt a fiúk számára romantikus, vonzó életkörülményeket. Ugyanakkor arra is ügyel, hogy a cserkészélet különféle formáinak átélése során ösztönzést kapjon a gyerek arra, hogy saját maga alakítsa ki - tudatos munkával - saját jellemes-erkölcsös személyiségét. Jellemes személyiség pedig az, aki egyéni önfejlesztő munkával igyekszik saját magát *minél teljesebb emberré, minél jobb magyarrá formálni*.



*"A cserkészlet életrendezés, stílus, életforma. Egészre irányul, nem részletre. Nem mi, hanem hogyan... Elveit, ideáljait, gyakorlati programját mind másoktól vette: evangéliumból, nemzeti múltból, gyakorlati emberektől; a speciálisan cserkésziben van, ahogyan összeköti és megvalósítja őket... A cserkészlet, valamennyi mellékágával együtt, lényege szerint pedagógiai mozgalom, amely elő akar készíteni a jó polgárságra."*⁴⁹

Modern pedagógia volt tehát a magyar cserkésznevelési koncepció, akárcsak a szellemi előd, *Baden-Powell* felfogása. Nem csak a reformpedagógia hatásait olvasztotta magába, de érződik rajta *Fináczy Ernő* értékpedagógiája és *Imre Sándor* nemzetnevelés-elmélete is. A hazai cserkészélet élére a legkiválóbbak álltak, akik szellemiségükkel, magyarságukkal példát is adtak ezeknek a fiataloknak.

*"A cserkészlet első jellemzője a mások iránti felelősségteljes szolgálatkészség."*⁵⁰

*"A cserkészlet második sajátossága a testvériség szelleme."*⁵¹

⁴⁹ Sík Sándor: F. M. 1934. 1. 1-2. o. és F. M. 1935. 8. 141-146. o.

⁵⁰ Sík Sándor: F. M. 1933. Jamboree különszám, 3-5. o.

⁵¹ Sík Sándor: F. M. 1933. Jamboree különszám, 3-5. o.

A magyar cserkészmozgalom célkitűzései erőteljesen különböztek az első világháború utáni hivatalos magyar közoktatás-politika nacionalista (illetve neonacionalista) törekvéseitől. Az 1921-ben újjászerveződött cserkészszövetség szabályzatát ezért csak nagy nehézségek árán sikerült elfogadtatni a Belügyminisztériumban. A hivatalos szervek a leventemozgalmat és a *Magyar Véderő Egyesület* (MOVE) katonai mozgalmát támogatták, ezekbe kívánták beolvasztani a cserkészetet is. Ezt a veszélyt sikerült ugyan elhárítani, de a hivatalos körök által támogatott leventemozgalom mindvégig ellenségesen állt szemben a cserkészettel.

A magyar cserkészzet ugyanis a húszas-harmincas években is ellenállt minden militáns törekvésnek, s nem volt hajlandó *"katonai előképzővé"* silányítani a mozgalmat. „*Nekiünk nem kell katonákat nevelniünk*” - hangozatta Sík Sándor még 1915-ben s ez az elv érvényes maradt Trianon után is: ezt a szellemet tükrözi az 1922-ben megjelent - és Sík Sándor által szerkesztett - *"Magyar Cserkészvezetők Könyve"* is.

Sík Sándor ebben a könyvben is a cserkészzet *igazi humánus értékeit* kínálta fel, olyan értékeket, melyekben egyetemes emberiség és magyarság egymásra találhat. Ugyanakkor éles kritikával illeti a kor *"magyarkodó magyarjait"*, akik *"magyarságuk büszke önérzetének zsinóros köpönyegébe burkolózva csodálatos nemtörődomséggel hunytak szemet az őket körülvevő világ problémái előtt"*.

A *"magyarkodó magyarok"* frázis-irredentizmusa helyett Sík Sándor a szomszédos népekkel való együttműködés alternatíváját veti fel: *"Tisztában vagyunk vele, hogy a történelem vissza nem fordul [...] Közép-Európa népei miránk, mi pedig őreájuk vagyunk utalva."* Szükség van erre, hiszen szomszédaink *"sorsával sorsunk beláthatatlan időkre össze van kötve..."*

Az MCSSZ Magyarország területét cserkészkerületekre osztja. A kerületek szervei közé tartoznak a határozó, ügydöntő szervek (Kerületi Közgyűlés, Kerületi Intéző Bizottság – KIB, Kerületi Elnökség) és bizottságaik. Jelenleg 11 cserkészkerület működik, ezek a következők:

- I. Cserkészkerület (Buda)
- II. Cserkészkerület (Miskolc)
- III. Cserkészkerület (Szombathely)
- IV. Cserkészkerület (Székesfehérvár)
- V. Cserkészkerület (Szeged)
- VI. Cserkészkerület (Pécs)
- VII. Cserkészkerület (Győr)
- VIII. Cserkészkerület (Kecskemét)
- IX. Cserkészkerület (Debrecen)
- X. Cserkészkerület (Pest)



Körzetek

A körzetek alulról szerveződő egységek. Körzetet legalább hat, azonos cserkészkerületben működő csapat hozhat létre. Nem minden cserkészcsapat tartozik körzethez.

Cserkészcsapatok

A cserkészcsapatok a cserkészek helyi közösségei. A cserkészcsapatot a tisztikar irányítja, és a fenntartó testület tartja fenn.

Szakágak

A földrajzi tagolástól függetlenül, központi irányítással építették ki az úgynevezett szakágakat, melyekben a cserkészek különleges érdeklődési körüknek megfelelően vehetnek részt. A szakágak munkáját az országos vezetőtiszt koordinálja. Szakágak a Magyar Cserkészszövetségben:

- Regőscserkész Szakág
- Természetvédelmi Szakág
- Vízcserkész Szakág
- Repülő Szakág
- Díszegység
- Lovas Szakág
- Íjász Szakág
- Ejtőernyős szakág
- Barlangász szakág

A hazai cserkészmozgalom igen érzékeny volt a társadalmi-szociális kérdések iránt. A fiatalok ilyen irányú érdeklődésének fejlesztését szolgálta a húszas évek végén meginduló *regős cserkészlet*. A falujárások során a fiatalok - a néprajzi értékek megismerése mellett - rádöbbsen a parasztság sürgős megoldást igénylő társadalmi problémáira, megláthatták a társadalmi feszültségek forrásait. *"A fiúk, akik tudatos elszántsággal, alapos felkészültséggel és kitárt testvéri szívvel kimennek a falura, hogy ott tanuljanak, megismerjék a magyar népet a maga igazi életében, közte szociális látást tanuljanak, és gyökeres népi kultúrát szívjanak; másrészt a maguk szellemi értékeit megnyissák és átadják a falusi magyarságnak: olyan utat jelölnek, amelyre még nagy jövő vár a magyarság életében."*

1939-ben az egyre inkább jobbra tolódó magyar kormány nyomására az országgyűlés elfogadta az úgynevezett. *honvédelmi törvényt*. Ez újraélesztette a cserkészlet militarizálásának veszélyét. 1942-ben megszüntették a Magyar Cserkészszövetséget, s az újonnan szervezett Magyar Cserkészmozgalom élére egy tábornokot állítottak.

Annak ellenére, hogy 1942-1944 között a magyar cserkészlet felső vezetésében valóban militarista és szélsőségesen nacionalista szellem uralkodott, *"lent"*, magukban a cserkészcsapatokban mindebből szerencsére alig érződött valami.

Főleg az egyházi vezetés alatt álló csapatok tudták megőrizni a humánus cserkészpedagógia szellemét a háborús uszítás közepette. Továbbra is intenzíven folyt a cserkészcsapatok országjárása, falukutatása.

Ha a magyar cserkészmozgalom általános pedagógiai jellemzőit kívánjuk összefoglalni, akkor a következőket állapíthatjuk meg:

A magyar cserkészmozgalom pedagógiai jegyeit illetően:

- modern, korszerű pedagógia volt, neveléstudományi és pszichológiai szempontból egyaránt;

- hatékony pedagógia volt: tízezrek nőttek fel e nevelési elvek szellemében; tízezreknek biztosított derűs egyéni és közösségi fejlődést eredményező gyermek- és ifjúkort;
- humánus pedagógia volt: az emberek egyenlőségét, az emberek közötti szolidaritást és szeretetet, a megkülönböztetés nélküli segítőkészséget, a személyiség tiszteletét hirdette.⁵²

A mozgalom valódi fejlődése azonban csak az első világháború befejezése után vett nagyobb lendületet. Ekkor azonban az 1921. évi LIII. tc. bevezetésével, a leventeintézmény létrehozásával, abban erős „vetélytársra” akadt. Azonos társadalmi rétegeket, csoportokat, elsősorban az ifjúságot kívánta megnyerni mindkét szervezet. A nagyon jelentős nemzetközi kapcsolatokkal, hagyományokkal rendelkező cserkészlet és a leventeintézmény között folyamatos vetélkedés alakult ki a továbbiakban, hiszen az 1921. LIII. tc., az úgynevezett testnevelési vagy leventetörvény értelmében a rendszeres állami támogatást a leventeintézmény kapta, s ezt a cserkészvezetők természetesen folyamatosan nehezményezték.



**Teleki Pál, Papp Antal⁵³, kisbarnaki Farkas Ferenc⁵⁴
1933. Gödöllő**

⁵² Pukánszky Béla - Németh András: Neveléstörténet XI. ISKOLAÜGY ÉS PEDAGÓGIA MAGYARORSZÁGON 1919-1945 KÖZÖTT Lásd Mészáros István monográfiáját e témában: Sik Sándor magyar cserkészpedagógiája. Bp., 1988., Uő: Cserkészlet és pedagógia. Pedagógiai Szemle, 1984. 7-8. sz.

⁵³ Papp Antal (Erzsébetváros, Küküllő vm., 1875.-Bp., 1948. nov.): helyettes államtitkár, egyetemi tanár. - A jogot a bpi tudegy-en végezte, 1896: drált. 1894: a fővárosi adófelügyelőségen számgyakornok. 1897: mint minisztériumi segédfogalmazót berendelték a Pénzügymin-ba, ahol 1909: miniszteri titkár, 1913-19: kolozsvári pénzügyigazg., utóbb, mint miniszteri tanácsos 1919: Budapestre menekült, ahol 1935-ben államtitkárként nyugdíjazták. 1937: a Ferenc József Tudományegyetem az államszámvitel tanárává képesítette. - 1932-42: a Magyar Cserkészszövetség országos elnöke. 1933. VIII. 4: a →Gödöllői Cserkész Világtalálkozó h. táborparancsnoka, a gazdasági csoport vezetője. Elnöksége idején szervezték meg a vízi-, a repülő-, a rádiós és a regős cserkészletet, kezdték a szövetség gazdasági vállalkozásait. 1939-42: a Cserkész Világszövetség Intéző Bizottságának tagja.

⁵⁴ Vitéz Farkas Ferenc (kisbarnaki) (Kismarton, 1892. május 27. – Arnstorf, 1980. április 14.) magyar katonatiszt, cserkészvezető. Mivel IV. Károly és Horthy Miklós után a II. világháború végén a nyilas uralom alatt is szolgált, történelmi szerepe vitatott. Ő volt a Horthy által alapított Történelmi Vitézi Rend harmadik főkapitánya. A magyar cserkészmozgalom egyik fő szervezője volt. Teleki Pál felkérésére részt vett az 1933-as gödöllői dzsembori megszervezésében. A tábor sikere után megbízták az 1938-as Eucharisztikus Kongresszus megszervezésével is. Teleki halála után, 1941. április 3-ától Horthy Farkast nevezte ki Magyarország főcserkészevé, aki mögött ekkor már 22 évnyi cserkész múlt állt. Vezetése alatt a cserkészlet katonai irányba tolódott el, amivel az volt a célja, hogy kihúzza a talajt a rivális Levente Mozgalom alól. A Magyar Cserkészszövetség ebben az időben képes volt megőrizni külföldi kapcsolatait, például Gusztáv Adolf svéd herceggel, a Nemzetközi Bizottság tiszteletbeli elnökével, illetve az emigráns Lengyel Cserkészszövetséggel. Ezek a kapcsolatok azonban a náci megszállás után megszakadtak. A nyilasok a cserkészletet be akarták olvasztani az általuk létrehozott Magyar Őrszem Mozgalomba, de ezt a tervüket nem tudták végrehajtani.

A Cserkész Szövetség vezetői 1922-ben létrehozták a főcserkész intézményt (Teleki Pál, a korábbi és későbbi miniszterelnök töltötte be ezt a tisztséget előbb aktív, később letbeli minőségben), 1924-ben pedig az úgynevezett Cserkész Nagytanácsot. A szervezeti háttér biztosításával a mozgalom gyors fejlődésnek indult. A taglétszám néhány év alatt 20 000-re emelkedett.

A leánycserkész is fejlődésnek indult, megalakult 1924-ben a Magyar Leánycserkész Szövetség, azonban a leánycserkész sohasem vált olyan jelentőssé Magyarországon, mint a fiúmozgalom. Összejöveleteiken a családi életre nevelésre helyezték a hangsúlyt.

A (fiú) cserkész sportágai közül a vízicserkészet, a cserkészrepülés, a téli sportok: elsősorban a sízés és a cserkész hagyományaiból következő turisztika, táborozások szervezése volt a legnépszerűbb.

Sajátos válfaja volt a magyarországi cserkészmozgalomnak a regőscserkészet. A *Karácsony Sándor* nevéhez fűződő eleinte önkéntes falujáró és paraszti népművelő munka az 1930-as évekre szociográfiai, etnográfiai értékeket publikáló népi mozgalommá vált, amelyekhez egyetemisták is csatlakoztak. 1929-ben Regős cserkészek adták ki *Bárdos Lajos* szerkesztésében, *Kodály Zoltán* előszavával a 101 magyar népdal című daloskönyvet.



193. Repülő cserkészcsapat képeslapja Horthy István aláírásával
Szalay posta vezérigazgatónak, a Stella di Savoya repülése alkalmából
(Giustizia Per L' Ungheria - Igazságot Magyarországnak)

Magyarországon az 1930-as évtized legjelentősebb cserkészeseménye az 1933-ban, Gödöllőn rendezett IV. világtalálkozó, jamboree volt. A rendezés problémamentes működésére létrehozott „táborparancsnokság” vezetője *Teleki Pál*, helyettese *Sík Sándor*, az operatív munkáért felelős kisbarnaki *Farkas Ferenc* vezérkari százados volt.



A nemzetiségi, külpolitikai kérdés, a Trianon utáni politikai megnyilvánulás „baráti” formáira hívták fel a szervezők a magyar cserkészek figyelmét már a világtalálkozó előtt.

A rendezvényben a nemzeti propaganda jó lehetőségét látta a magyar kormány, s így az anyagi háttér is nagyrészt biztosított volt. A 230 000 pengő állami támogatás ugyan nem fedezte a teljes költségeket, ezt

azonban kiegészítették adományokkal, felajánlásokkal.

1933. augusztus 4-én 34 ország 26 000 cserkészeinek felvonulásával *Horthy Miklós* kormányzó és *Robert Baden-Powell* a világ főcserkészeinek jelenlétében nyitották meg a világtalálkozót. A programot a táborozásokkal kapcsolatos tevékenységek, sportbemutatók, vallásos, egyházi rendezvények adták.

1933-tól a Honvédelmi Minisztérium egyre erőteljesebb hatást kívánt gyakorolni a cserkészmozgalom életére, a honvédelmi érdekek hangoztatásával, mind a gyakorlatanyagba, mind a szervezet vezetésében nagyobb szerepet kívánt biztosítani a hivatásos katonának. *Gömbös Gyula* miniszterelnök nyugdíjas katonatisztet kívánt a Magyar Cserkész Szövetség országos elnöke mellé rendelni, aki a cserkészifjúság „katonai előképzéséért” lett volna felelős.

A Cserkész Szövetségben azonban „nem csak e kérdésben „belső viták is voltak, s a legnagyobb tekintély *Teleki Pál* is vonakodott bármely álláspontra helyezkedni, így nem született végleges döntés. A cserkészlet nemzetközi kapcsolataiban is az „orientálódás” irányainak keresése volt a jellemző. *„Ma még választhatunk Róma és Berlin között. Ausztria esetleges behódolása után talán már késő lesz. Berlin a technikai fölényt, a mindenben átgázoló német csizmát jelenti számunkra, Róma a szellem fölényét, a latin zsenialitást, mely nem a fegyverek erejével hódít”*



Az 1930-as évek végére a cserkészek számára kijelölt „nemzetvédelmi feladatok” ellátásának kötelező volta már egyértelműen következett a magyar kormány belpolitikai lépéseiből.⁵⁵

Érdekes módon a jobb- és baloldali diktatúrák egyaránt elutasították a cserkészlet célkitűzéseit, sőt üldözendő ellenségnek tekintették Bi-Pi mozgalmát.

Karácsony Sándor

A sort a Szovjetunió nyitotta meg. Nyomban az 1917-es forradalmat követően betiltották az, akkor még

⁵⁵ Szikora Katalin <http://ujember.katolikus.hu/Archivum/000924/1201.html>

csak első éveiben lévő orosz cserkészzetet s helyébe a pártállamot szolgáló pionírt és a lenini Komszomolt hozták létre. Olaszországban Mussolini szüntette meg a jórészt egyházi irányítás alatt álló, cserkészzetet, azt a balilla mozgalommal és az avantgardistákkal helyettesítette. Japánban a háborúra készülő katonai klikkek vették át a cserkészzet irányítását, a szervezet létszáma nyomban tizedére zsugorodott össze. A hitleri Németország első intézkedései közé tartozott a cserkészzet szétverése, alapelveként mondták ki, hogy a birodalom egész német ifjúságát az iskola és a család mellett - fizikailag, szellemileg és alkatilag - az ifjúsági szervezeteken keresztül kell a nemzetiszocializmus szellemében felnevelni.

Witz Béla



A cserkészzet a maga részéről szintén nem rokonszenvezett Hitlerrel. A hatalomátvétel pillanatában jegyzik fel Mussolini mondását az új német vezérről: Mussolini nem tartja magát másnak, mint államférfinak, Hitler viszont azt hiszi magáról, hogy megváltó. Márpedig a megváltó csak minden vagy semmi között választhat - írja a rövid ismertetés, melyben Hitlert *"demagóg, hiú és ön-imádónak"* bélyegzik.

A második világháború előestéjén 1939-ben még házigazdái lehettünk az első cserkészlány világtalálkozónak (Pax Ting) Gödöllőn, ám a világháború már szétzilálta a hagyományos cserkész munkát. Elhunyt BiPi, majd ugyanabban az évben Teleki Pál is (1941), erősödtek a militarizáló törekvések, a cserkészek nemzetvédelmi kiképzést kaptak. Először 1944-ben Szálasi tiltotta be a szervezetet, de a végrehajtásra már nem került sor. Rövid újjászerveződés után, 1948-ban a hatalmat szovjet segítséggel megragadó kommunista erők véget vetettek a cserkész munkának. Sok vezetőt bebörtönöztek, meghurcoltak, kivégeztek, a szervezetet pedig beolvasztották az úttörőmozgalomba. Egy ideig még működött egy-két csapat az illegalitásban (például Sziklatábor fedőnéven), ám a magyar cserkészzet súlypontja az emigrációba helyeződött. Magyar Cserkész Szövetség néven alakult meg a külföldi magyar cserkészek fóruma, a központ az USA-ba került. Negyven évig ők képviselték nemzetünket a jamboree-kon, jelenleg Külföldi Magyar Cserkészszövetség néven működnek.

1956 őszén történtek kísérletek a honi cserkészzet újraindítására, ám ez csak 1989-ben kezdődhetett meg. 1990-ben az újjáalakult, koedukált cserkészszövetséget (Magyar Cserkészszövetség) felvették a Cserkész Világszövetségbe (WOSM). 1993-ban Gödöllői Jamboree Emléktábort, 1996-ban ópusztaszeri, 2000-ben az államalapítás millenniuma alkalmából esztergomi nagytábort rendeztek. Magyarország volt a házigazdája a „Carpathi” Közép-Európai Regionális Jamboree-nak, ahová kisebbségben élő magyar cserkészek is érkeztek, ugyanis a környező országokban is lassan egy évtizedes múltra tekintenek vissza a magyar cserkészszövetségek (Románia, Szerbia, Szlovákia, Ukrajna).

A rendszerváltás után újra résztvevői a hazai cserkészek a cserkész világtalálkozónak, Szöulban még 17, Hollandiában 70, Chilében 54 (25 dél-amerikai magyar) résztvevővel képviselték a hazai cserkészzetet és az egész magyar kultúrát.

2003 végén, 2004 elején a 20. dzsembori Thaiföldön került megrendezésre, 72 anyaországi magyar részvételével.⁵⁶

A magyar cserkészlet történetében fontos szerepet betöltő személyek: *Sík Sándor*⁵⁷ (a Cserkészinduló szerzője), *Khuen-Héderváry Károly*⁵⁸, *Karácsony Sándor*⁵⁹ (cserkészpedagógus), *Teleki Pál*⁶⁰ (TiPi, magyar főcserkész), *Sztrilich Pál*⁶¹ (Hárshegyi Cserkészpark parancsnoka), *Temesy Győző*⁶² (az első két jamboree a magyar kontingens vezetője), *Witz Béla*⁶³ (cserkészlet beindítása az I. világháború után).

A cserkész törvények

- *A cserkész egyenes lelkű és feltétlenül igazat mond.*
- *A cserkész híven teljesíti kötelességeit, amelyekkel Istennek, hazájának és embertársainak tartozik.*
- *A cserkész, ahol tud, segít.*
- *A cserkész minden cserkészt testvérének tekint.*

⁵⁶ Constantinovits Milán

⁵⁷ Sík Sándor (Budapest, 1889. január 20. – Budapest, 1963. szeptember 28.) piarista tanár, tartományfőnök, költő, műfordító, irodalomtörténész, egyházi író, cserkészvezető, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja (1946–49), Kossuth-díjas (1948), a 20. század jelentős magyar lírikusa. Kutatási területe: a barokk korszak irodalma, az újabb irodalom, esztétika, verstan. Tanári, költői és irodalomtudói munkája mellett 1912/1913-tól egyik alapítója és irányadója volt a magyar cserkészmozgalomnak, illetve első parancsnoka a budapesti piarista gimnázium cserkészcsapatának

⁵⁸ Hédervári gróf dr. Khuen-Héderváry Károly (Gräfenberg-fürdő, Felső-Szilézia, 1849. május 23. – Budapest, 1918. február 16.) politikus, miniszterelnök, horvát bán.

⁵⁹ Karácsony Sándor dr. (Földes, 1891. január 10. – Budapest, 1952. február 23.) pedagógiai, filozófiai író, egyetemi tanár. A magyar filozófiai gondolkodás egyik legeredetibb alakja. Karácsony Sándor csakhamar országos hírű cserkészvezető lett, nyolc évig töltötte be a Magyar Cserkészszövetség társelnöki pozícióját Sík Sándor, majd Vitz Béla mellett.

⁶⁰ Dr. nemes széki gróf Teleki Pál (római szent birodalmi gróf, teljes nevén: *Teleki Pál János Ede*) (Budapest, 1879. november 1. – Budapest, Várnegyed, 1941. április 3.). Miniszterelnök, földrajztudós, egyetemi tanár, erdélyi földbirtokos, politikus, tiszteletbeli főcserkész, a Magyar Tudományos Akadémia tagja. 1922. június 10-ével Horthy Miklós kormányzó Teleki Pált nevezte ki az ország főcserkészevé. Népszerű és nagy hatású szereplője az ifjúsági mozgalom történetének. Teleki azonban nem viselte hosszú ideig a címet, ugyanis 1923 márciusában egészségi állapotára hivatkozva benyújtotta lemondását, és főcserkészi tisztsége alól a kormányzó felmentette, és tiszteletbeli főcserkésszé nevezte ki. E szerepében volt az 1933-as cserkész világtalálkozó (Jamboree) szervezője és irányítója: Gödöllőn, a Királyi Kastély parkjában a világ számos országából érkező közel 30.000 cserkész, táborozott.

⁶¹ Dr. Sztrilich Pál országos vezetőtisztt helyettes. Reszortja: a kiképzés, a központi tiszttáborok szervezése, propagandája, vezetők kiválogatása, program összeállítása, ellenőrzése.

⁶² Dr. vitéz Temesy Győző (ered. *Hermann Győző* néhol *Temesi Győző* magyar földrajztudós, földrajztanár. A Magyar Földrajzi Társaság főtítkára, a Katolikus Tanáregyesület igazgatósági tagja, valamint a Magyar Cserkészszövetség országos társelnöke volt. Cserkészvezetőként részt vett az 1913-as vági tuta-jút megszervezésében.¹ 1920-ban a Magyar Cserkész című lap első főszerkesztője lett. Ő vezette a magyar kontingenst az 1924-es koppenhágai és az 1929-es birkenheadi dzsemborin. tagja volt az 1933-as gödöllői dzsemborin táborparancsnokságának is

⁶³ Witz Béla (Zsabya, 1889) római katolikus pap, tíz éven át a Regnum Marianum Turul cserkészcsapat vezetője. 1921-től a Magyar Cserkészszövetség elnöke tíz éven át. Ezen időszak alatt terebélyesedik és erősödik meg a cserkészlet hazánkban.

- *A cserkész másokkal szemben gyöngéd, magával szemben szigorú.*
- *A cserkész szereti a természetet, jó az állatokhoz és kíméli a növényeket.*
- *A cserkész feljebbvalóinak jólélekkel és készségesen engedelmeskedik.*
- *A cserkész vidám és meggondolt.*
- *A cserkész takarékos.*
- *A cserkész testben és lélekben tiszta.*

Az 1933-as jamboree a vitorlázórepülés és a cserkészrepülés szempontjából is meghatározó lett hazánkban. Nagy hatással volt az ózdi cserkészekre is.

Napjainkban már kevesen vannak, akik akkor voltak fiatalok, aktív cserkészek. Gyermekük is - akik közvetlen forrásból hallhattak az eseményekről - előrehaladott korúak már. Számukra mindenesetre Gödöllő, a jamboree egyedülálló, semmihez sem fogható dolog.

A gödöllői jamboree-t a cserkész történelem a világmozgalom fényes eseményei között tartja számon. A magyar cserkészlet jó hírnevét eleink már korábban, az angliai és dániai világtalálkozókon nyújtott teljesítményeikkel is megalapozták, melynek szerepe lehetett abban, hogy az 1933. évi világtalálkozó színhelyéül hazánkat választották. Az elismerés, amely a jamboree megrendezését már egyidejűleg és a későbbiekben is övezte, minden várakozást fölülmúlt. Gödöllő neve egy csapásra ismertté vált Helsinkitől Párizsig, Bukaresttől Londenig, szerte a skandináv világban, de Amerika, Afrika, Ázsia távoli tájain is. Méltán dobogtatta meg és ma is megdobogtatja a büszkeség mindazok szívét kicsi hazánkban is, akiknek kedves az ifjúságnak e nemes mozgalma.

Ez volt a magyar cserkészlet csúcspontja is. A cserkészlet világtalálkozóján öt világrész, 14 vallású, 30 nyelven beszélő és 54 nemzetet képviselő 26 ezer cserkésze vett részt. A tábor 281 holdnyi területet foglalt el, ezen állott 5363 sátor. Naponta 80 tonna élelmiszerről és 922 ezer liter vízről kellett gondoskodni. A Jamboreen 319476 db postai küldeményt adtak fel, a magyar rádió 80 alkalommal adott közvetítést, naponta átlagosan 50-60 különvonalat (mindösszesen 844) futott be a gödöllői állomásra. A Magyar Cserkész naponta öt nyelven jelent meg, húszezer példányban 24 oldal terjedelemben. Párhuzamosan keveredtek az oldalakon az angol-francia-német-magyar nyelvű cikkek, de a "nemzeti sarok" keretében minden egyes nemzet fiai saját maguk nyelvén szólhattak övéikhez.

Egész üzletváros igyekezett 25-30 ezer cserkész és napi 40-50 ezer látogató igényeit kielégíteni. A hatalmas, mintegy háromezer cserkészt és vezetőt számláló irányító szervezet nemcsak ingyen dolgozott, de befizetett részvételi díjával maga is hozzájárult a tábor anyagi sikeréhez.

A Jamboree-nak volt repülőtere, sportpályái, tábori rendőrsége, tűzoltósága, tolmácssapata. A hazai cserkészlet már két év óta ingyenes angol nyelvtanfolyamokat végzett, hogy megfelelően feladatainak.

A világtalálkozó talán leglátványosabb műsora a nagy felvonulási díszelgés volt, amikor a felsorakozott csapatok előtt ellovagolt Horthy Miklós kormányzó és Baden Powell a világ főcserkésze. A kormányzó angol- és magyar nyelvű köszöntője után 200 fehér békegalambot bocsájtottak szabadon.

A Jamboree sikeréhez nagymértékben hozzájárult a gondos előkészítő munka, a magyar cserkészek és vezetőik lelkesedéssel párosult alaposága. A külföldiek ezrei és a világ-lapok tettek erről bőséges tanúságot. Az egész ország a fiatalokkal volt és a szolgálni akarás lázában együtt jutottak a siker csúcsára.

Bi-Pi búcsúztatásán tarka léggömb szállt fel a magasba, majd a "világcserkészet Nagy Öregje leemelte nyakáról legmagasabb cserkészkitüntetését, az Ezüsfarkas Rendet és átnyújtotta a tábor parancsnokának, Teleki Pál grófnak."

A résztvevők megismerték egy sereg nemzet kultúráját, szokásait, megtalálták a közös vonásokat s az elidegenedésnek induló világban komolyan közelebb kerültek egymáshoz. A béke és jóakarát uralmát, a világbékét hirdette Bi-Pi búcsúüdvözlése.

Nem feledkezhetünk meg azonban arról, hogy a naptár 1933-at mutatott, s ellentétben az előző cserkész világtalálkozóval Németország cserkészei már nem lehettek jelen.

Ahhoz, hogy képünk legyen – mekkora vállalkozás volt a jamboree megrendezése, nézzünk néhány részletet, és ne feledjük, 1933-at írunk!

Augusztus 1.-én érkezik Gödöllőre a külföldi cserkészek zöme.

Köztudomású, hogy a gödöllői világtáborozásra özönlő külföldi cserkésztestületek zöme közvetlenül a világtáborozás megnyitása előtt érkezik meg Gödöllőre. A táborparancsnokság, amely nyilvántartja ezeket a csoportokat, még mindig nem tudja pontosan, hogy a harminchat nemzet közel tizennyolcezer cserkésze mikor érkezik napra és órára.

Az első nagy kontingensek pontos érkezési rendje azonban már birtokában van a szállítási-vezetőségének. Nagyobb csoportban mintegy 1400-an az *osztrákok* érkeznek Gödöllőre, még pedig augusztus 1.-én déli 1 órakor. Az *angol* cserkészek „derékhada” ugyancsak augusztus 1.-én érkezik. Az angolokat szállító vonatok első szerelvénye 9 óra 46 perckor, a második 10 óra 53-kor, a harmadik délután 6 óra 49-kor, végül a negyedik este 8 órakor fut be a gödöllői pályaudvarra. Mindegyik szerelvényen 1000 angol cserkész érkezik, tehát a britek közül nem kevesebb, mint 4000-en özönlnek el augusztus 1.-én a gödöllői tábor, Ugyancsak augusztus 1.-én déli 1 órakor érkezik 400 *svájci* cserkész, akik az osztrákok vonatán kaptak helyet. A *franciák* 1500 főnyi csoportja augusztus 2-án délután 4 óra 38 perckor, majd 5 óra 16- perckor fut be Gödöllőre. Az eddigi megállapítások szerint, tehát az augusztus 2.-i ünnepélyes megnyitást megelőző napon nem kevesebb, mint 7300 külföldi cserkész érkezik Gödöllőre.

Valószínű, hogy a többi nemzetek legjelentékenyebb csoportjai is július 31.-én és augusztus 1.-én érkeznek, de ezeknek a hivatalos érkezési ideje még nincsen nyilvántartva.

„Munkában a cserkészzavlatika

A gödöllői repülőtér öt cseréptető hangárjában jelenleg három magyar gyártmányú „Weisz Manfréd” négyhengeres gép van elhelyezve, melyek a postajáratot látják el. Rövidesen megérkezik a „Gerle 13”, melyet Bánlaky⁶⁴ mérnök szerkesztett és a Műgyetem Sportre-

⁶⁴Korabeli tudósítás a helyszínről. Teljesen nyilvánvaló, hogy Bánhidi Antaltól van szó, csak a felületes újságíró összekeverte a neveket!

pülő Egyesület épített. Azon kívül rövidesen megjön a vitorlázógépek vontatására berendezett „Udet” gép.

A sátor hangárokból 18 darab különféle szerkezetű vitorlázó- és sikrepülőgép⁶⁵ van elhelyezve. A vitorlázó cserkészrepülők száma 65 fő. Azon kívül 80 személyes sátrak, valamint 100 darab legkülönb típusú vitorlázó és sikló modellek kiállítási helye.

Tegnap a repülőtáborba 22 lengyel vitorlázó cserkész pilóta érkezett. A 6 darab vitorlázógépük, melyek közül 2 speciális szerkesztésű nagy gép, csak néhány nap múlva fog megérkezni. A repülőtábor nagy bemutatója augusztus 13-án lesz, melyre az előkészületek és a gyakorlatok már nagyban folynak. Az augusztus 2.-iki ünnepélyes megnyitási ünnepélyen 3 motoros repülőgép az Aréna felett fog keringeni.

A cserkészrepülő postajarat már augusztus 1.-én megindult. A m. kir. Posta ezúttal felvett Gödöllőről Mátyásföldre indított cserkészrepülő-járatra levélküldeményeket. Ezekre a levelekre 20 filléres plusz taxa kerül, melyeket a posta külön bélyegzővel lát el. Küldeményeken fel kell tüntetni, hogy repülőpostával továbbítandó. Minden nap két járat indul a gödöllői repülőtérről.”⁶⁶

A gödöllői világtábor pénteki programja a következő:

13 órakor: a III, számú altáborban hangverseny.

17 órakor: bemutató az arénában.

- ✓ Nemzetek felvonulása.
- ✓ Tábori cserkész tűzoltóság gyakorlatai.
- ✓ Külföldi cserkész különítmények bemutatói.

17. 30 kor: A tábori színház előadása.

- ✓ Műsor: Zenekari nyitány.
- ✓ Hupman kapitány jelentése.
- ✓ Szilágysági lakodalom és tánc.
- ✓ Egyiptomi cserkészek bemutatója.
- ✓ **Ózdi cserkészek énekszámai.**
- ✓ Tirol és Salzburgi tánc és ének, Szellemjárás / tréfás jelenet/.
- ✓ Finn ének és tánc.
- ✓ Holland cserkészek bemutatója.
- ✓ Magyar népdalok eszperantó nyelven.
- ✓ Norvég cserkészek bemutatója,
- ✓ Zalai cserkészek bicskadobása.
- ✓ Angol cserkész bemutató.
- ✓ Sárospatai cserkészek szájharmonika-zeneje.
- ✓ Záró induló, 20-órakor:

⁶⁵ Újabb számárság, sikló gép természetesen, úgy látszik időtlenek az újságírói tévedések.

⁶⁶ Nemzeti Újság 1933. augusztus 2.-a, szerda

Tábortűz a II. IV. és IX. altáborokban 20. 15 kor:

A tábori mozi előadása, 14 órakor.

Az ózdi cserkészek természetesen Borsodnádasiak, mint az a következőkből kiderül, de ez a tévedés elnézhető, mivel itt is az RMST menedzselte a csapatot.

„A településünkön alakult 103. RMST cserkészcsapat a gödöllői világjamboreen (1933) zenekarként olyan színvonalon tevékenykedett, hogy Teleki Pál főcserkész is elismerését fejezte ki zenéjük munkája felett?”⁶⁷

A világtábor cserkészeinek pénteki kiránduló programja a következő: Egerbe: 150 angol, 50 osztrák, 50 cseh, 10 izlandi, 50 román, Szegedre: 200 angol, 25 osztrák, 80 dán, 50 görög, 5 haiti, 5 sziámi és 50 norvég cserkész megy.

Robert Kronfeld⁶⁸

Nézzük ezek után ismét a repüléssel kapcsolatos híreket!

„Osztrák és lengyel cserkészvezetők a repülőtáborban.



Rotter Lajos (balról a második, fehér overallban) és a Karakán⁶⁹

Pénteken délelőtt Teleki Pál gróf táborparancsnok kíséretében az osztrák főcserkész és a lengyel delegátus megtekintette a cserkész-repülőteret. A hangárok és a gépek megtekintése után nagy elismeréssel nyilatkoztak a magyar cserkész-repülésről. Rövidesen két angol cserkész is érkezik a táborba, hogy a

vitorlázó repülés tudományát elsajátítva a képzést elnyerhesse.

Világhírűk van vitorlázó repülőinknek. Szombaton délelőtt a jamboree repülőterén számos előkelő látogató volt. Megjelent Lázár Andor dr. igazságügyi miniszter feleségével, akit Teleki Pál gróf főcserkész Hampton lord angol főcserkésszel együtt fogadott, továbbá vitéz Rákossy György dr., a légügyi hivatal főnöke, vitéz Várjon Zoltán vezérkari ezredes,

⁶⁷ <http://www.borsodnadasd.hu/tudtae.htm>

⁶⁸ Osztrák származású vitorlázórepülő, cserkészrepülő, többszörös bajnok, csúcstartó, a wasserkuppei repülőélet meghatározó alakja. A zsidóüldözések elől Németországból Nagy-Britanniába menekül és ott hal repülőhalált a RAF kötelékében.

⁶⁹ A kép a Bükk-Mátravidéki Aero Club repülőter és hangáravató bemutatóján készült, 1934. október 21-én, Sajókápolnán. Jobb szélén Tóth György, bal szélén Gitta József. A Miskolci sportrepülés története. 1.

Petri Pál államtitkár, Farkas Béla csongrádi főispán, s vitéz Endre László gödöllői főszolgabíró.

A cserkész-repülők szebbnél szebb vitorlás repüléseket mutattak be az előkelő látogatóknak, akik őszinte elismeréssel és csodálkozással szemlélték a nagyszerű mutatványokat. Igen érdekes és kedves látogatója volt a repülőknek Kronfeldnek, az osztrákok világhírű vitorlázó repülőjének személyében, aki pénteken érkezett Bécsből kis Klemm típusú motoros sportrepülőgéppel, hogy a Rotter Lajos által tervezett nagyteljesítményű vitorlás repülőgépet, a „Karakán” megismerje és kipróbálja, Kronfeld pénteken és szombaton több ízben felszállt vele és elragadtatással nyilatkozott annak kiválóságáról. Véleménye szerint Karakán a világ legjobb vitorlázó-gépeinek egyike.

Azok az angol cserkészrepülőtisztek, akik a világháború alatt teljesítettek szolgálatot, szintén el voltak ragadtatva a teljesen magyar anyagból és magyar munkával készített Weiss Manfréd-Béla motoros sportrepülőgépektől.

A vitorlázó repülőgép szerkezetét és működését vitéz Hefty Frigyes, a világháború vitéz pilótája és a cserkészrepülők mestere magyarázta a nagyszámmal egybegyűlt közönségnek. Előadása szerint a vitorlázó repülés teljesen veszélytelen, amit az is bizonyít, hogy a gödöllői világjamboreen 7000 felszállás történt, anélkül, hogy a pilótának még a legkisebb baja is történt volna.

Kedden délután három órakor lesz a repülő-bemutató a jamboreen

A vasárnapi szokatlan hevességű szélvihar miatt elmaradt repülőbemutatót kedden délután háromórai kezdettel bonyolítják le a gödöllői jamboree-repülőtéren. A nagyszerű mű-

sor számai között szerepelnek a motornélküli rajtrepülések, motoros ballonvadászat, a rekorder „Karakán” vitorlázógép startja, a modellek versenye is. A cserkészrepülők jamboree-táborozása és a közönségnek szánt bemutatók, ezzel a meating-gel véget érnek.”



Rotter teljesítménygépe a Karakán⁷⁰

„Nagy sikerrel folyt le kedden a repülőbemutató. A cserkészvilágtábor kedden délután rendezte a vasárnapi zápor miatt elmaradt repülőbemutatót a Bolnoka lejtőjén lévő repülőtáborban. A motoros és vitorlázó cserkészek mutatványaival alig tudott betelni a sok ezer főnyi közönség. A bemutatót Bisics Tibor táborparancsnok, az európai hírű repülő vezette. Igen nagy sikere volt vitéz Hefty Frigyesnek és Rotter Lajos konstruktőrnek is, aki a Karakán vitorlázó-géppel szállt fel.

A cserkészrepülőtábor pilótái igen látványos mutatványokat végeztek, műrepülést, rejtrepülést, ballonvadászatot mutattak be, dugóhúzó, bukfenc és a legügyesebben végrehaj-

⁷⁰ <http://www.freeweb.hu/gliders-fega/karakan.html>

tott, nagyszerű fordulók követték egymást. A siklórepülők a Terőc oldaláról indulva, igen messze szálltak.

A repülőnappal kapcsolatban tartott modellversenyen különösen a debreceni cserkészek és a sóstói repülőgépszerelő-iskola növendékei tűntek fel gépeikkel. Az utóbbiak közül Riegl Béla gépe nyerte az első díjat. A modell 117 másodpercig volt a levegőben és ez alatt 470 méter távolságra repült és ezzel világviszonylatban is szép új országos magyar rekordot állított fel.

A modellverseny értékes díját Teleki Pál gróf személyesen osztotta ki és ez alkalommal, megelégedéssel nyilatkozott a cserkészrepülők kiváló teljesítményéről, rámutatva arra, hogy milyen nagy szolgálatot tettek a repülés népszerűsítése érdekében.

A jamboree ideje alatt 700 vitorlázó-felszállás történt, anélkül, hogy csak egy géptörés is fordult volna elő.



Teleki Pál gróf ez alkalommal nyújtotta át Rotter Lajos öreg cserkésznek a Karakán tervezőjének és repülőjének a Magyar Aeroszövetség serlegét, ezért a szép teljesítményért, hogy a jamboree időtartama alatt két országos rekordot állított fel.

Teleki Pál és Hefty Frigyes⁷¹

A cserkészrepülők állandóan nagy számban gyakorlatoztak Gödöllő fölött és Rotter Lajos öreg cserkészpilóta Karakán-típusú vitorlázó

repülőgépével vasárnap délelőtt motoros repülő-vontatással 550 méter magasba emelkedett és Aszód-Hatvan irányában tovább szállt. Repülés közben elért legnagyobb magassága 1500

méter volt, amellyel Kálkapolnáig repült és ott simán leszállott. Kálkapolnáig légvonalban a távolság 80 km és így Rotter Lajos teljesítménye egyben új magyar vitorlázó távolsági rekord.



Repül a Karakán

Rotter Lajos öregcserkész kedden a gödöllői repülőteréről felszállva két országos rekordot állított fel. Délután

13-óra 55 perckor motorvontatással felszállva, Veresegyháza felett 500 méter magasságban kikapcsolt, visszarepült a repülőtér felé, a felette kedvező meleg légáramlatok révén 2200 méter magasságot ért el, mely országos rekord. Gödöllőtől keletre esőfelhőbe került, de kitűnő műszerei irányításával abból hamar kijutott, s Szolnok mellett 84 km-es repülés után szállt le. Rottert szerdán vontatják vissza gépével együtt Gödöllőre.”⁷²

A repülőtábor igen jól szolgálta a hazai és a nemzetközi vitorlázórepülés ügyét, hiszen óriási propaganda, a bemutatók szépsége, a megrepült rekordok, mind-mind ezt jelentették. Az itt-

⁷¹ Magyar Szárnyak 1939. 6.

⁷² <http://cserkesz.hu/otker/old/tortenelem/godollo.htm>

honi induló vitorlázórepülésnek, egyben a cserkészrepülésnek óriási lökést adott. A lengyelek is kitettek magukért, mert a jelen levő 26 repülőjük, hat géppel érkezett, melyekből egy-egy SG-28, Komar, Czajka és három Wrona.

A II. világháború alapjaiban rengetett meg mindent hazánkban. A borzalmas veszteségek, az ország ismételt lerablása, majd a szovjet típusú politikai terjeszkedés nem kímélte a cserkészetet sem. A diktátoroknak soha sem volt szükségük hazafias, vallásos, gondolkodó ifjúságra.

Cserkészrepülő⁷³

1945-ben ismét újjáéled a magyar cserkészzet. Létszámban megfogyva, kevés vezetővel, kifosztott cserkész otthonokban, szétvert cserkészházakban és cserkészparkokban, vízi- és repülő telepeken újra indul a cserkészmunka. A cserkészek nem csak az ország újjáépítésében, de saját létesítményeik, csónakjaik, repülőik, stb. rendbetételén is munkálkodtak. Már februárban újjáalakul a **MAGYAR CSERKÉSZSZÖVETSÉG**. 500 csapatban kb. 50.000 fölé emelkedett a cserkészek száma.

1947-ben még egyszer felragyog a magyar cserkészek csillaga, Franciaországban a MOISSONI JAMBOREE-n. A júliusban megrendezett Jamboree próbatábor alapján július 12-én 500 fiúnak küldték ki a Jamboree csapatba történő beosztását. Egyidejűleg „gazdasági okokra hivatkozva” nem tudták megmondani, hogy hány fő fog kiutazni. A már akkor erősödő kommunisták vezetője Rákosi Mátyás nem járult hozzá a magyar cserkészek kiutazásához. Jelen tanulmány szerzője, mint a Nemzeti Parasztpárt ifjúsági szervezetének, a Népi Ifjúsági Szövetség országos titkárának és más ott dolgozó cserkészvezetőnek közbenjárására Veres Péter népi író, a Paraszt Párt vezetője, miniszter járt el több ízben Rákosinál mondván, hogy ha nem utazhatnak ki a magyar fiúk, a világ meggyőződik arról, hogy nálunk milyen terror uralkodik. Végül az eredetileg felkészített 500, majd 400 főre csökkentett kontingens helyett 200 fiú mégis elutazhatott a Francia Államvasutak által felajánlott ingyen vonaton. A helyszínen tudódott ki, hogy több vezető feleségét, leányát és nem cserkész üzletembert is kivittek (nyolc fő) a kontingens terhére és így ózdi és csepeli fiúkat hagytak itthon.

A magyar cserkészzet léte az 1946-os újjáalakulás után, viszonylag rövid időn belül megpecsétlődött. Az 1948 nyarának eseményei, a Rákosi féle politikai vonal erőszakos térnyerése mindent lesöpört.



⁷³ www.bedo.hu

Cserkészrepülő jelvény⁷⁴

„Az úttörőkkel való együttműködési tárgyalások megkezdése nem jelent egyesülést. Tárgyalások elindítása csak az egyesülés elindításának eszköze lehet. Tévesek voltak hát azok az újsághírek, melyek arról számoltak

be, hogy a két mozgalom már egyesült. Ehhez csatlakoztak az irányított rosszakarató híresztelések, melyeknek célja a cserkészzet egységének megbontása.”

....., Annál megdöbbenőbben hatott ránk, magyar cserkészek megválasztott és hivatott vezetőire az Új Ember IV. 18-i számában megjelent „illetékes egyházi hely nyilatkozata” címmel a közlemény, melyben felszólítják a katolikus cserkészeket, hogy szüntessék be munkájukat és a munka továbbfolytatását feltételekhez kötik.” ...⁷⁵

Már az előző év őszén elkezdődött a szabadságharc századik évfordulójára rendezendő „Magyar Cserkészzet Negyvennyolcas Nagytábor”-ának szervezése az új csillebéri cserkészpark területén. Az 1948-as nagytáborban aztán jött a megtelepítés:

„A nyitóünnepség után, ahol még a cserkészszindulót is elénekeltük, tapasztaltuk, hogy cserkész alig, de egyre több úttörő érkezik felállított sátrainkba. Pár nap múlva nagy ünnepség keretében érkezett látogatóba „Rákosi elvtárs”, aki köszöntőjében többek között kijelentette: „ami a cserkészeké, az az úttörőké!”. (Ezután már nem volt szabad énekelnünk a cserkészszindulót). Sajnos úttörő táborozóink a Nagy Vezér felhívását olyan komolyan vették, hogy a bontáskor magukkal vitték sátrainkat, felszereléseinket, sőt a telefonkészülékeket is, amiből óriási botrány kerekedett a laktanyában, mert persze a cserkészek lopták el a honvédség (a nép!) vagyonát!”⁷⁶

Az „egyesítéskor” a cserkészettét szőröstől-bőröstől bekebelezték, mindent elvettek:

- ✓ 14 székházat (Budapest Nagy Sándor utca, Sóház utca és Öregcserkész Kaszinó, Óbuda, Kispest, Rákoscaba, Pestszentlőrinc, Debrecen, Győr, Heves, Kecskemét, Pécs, Szeged, Szombathely) A Nagy Sándor utcai központi székházból pár éve csak az első világháborús hősök emléktábláját kapta vissza a Szövetség, de nem az úttörőktől, illetve a később oda beutalt könyvkiadótól, hanem a privatizáció alapján a magyar származású, új külföldi tulajdonostól.
- ✓ 11 cserkészparkot (Hárshegy, Balatonakarattya, Bácsalmás, Berettyóújfalu, Békéscsaba, Dombóvár, Eger, Kecskemét, Nagykőrös, Pesthidegkút, Veszprém és létesítés alatt lévő Csillebéri új parkot és az elképzelt kisvasutat)
- ✓ 22 vízi telepet, ebben kb. 480 csónakot (Budapest-Népsziget központi fiútelep és Öregcserkész telep, Csepel, Pesterzsébeten 5 db., Baja, Balatonakarattya,

⁷⁴ www.bedo.hu

⁷⁵ Bokody J – Ormai J: A magyarországi cserkészzet megszüntetése, illetve az úttörőmozgalommal való kényszer egyesítése 1945-1948.

⁷⁶ Bokody J – Ormai J: A magyarországi cserkészzet megszüntetése, illetve az úttörőmozgalommal való kényszer egyesítése 1945-1948.

- Debrecen, Esztergom, Győr, Keszthely, Mohács, Miskolc, Rámamólnári, Sárospatak, Sopron, Szeged, Szolnok, Tihany, Vác)
- ✓ 15 repülőteret, benne 33 repülőgépet (Budapest Hármashatár-hegy, Debrecen, Diósgyőr, Gödöllő, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Ózd, Pápa, Sopron, Szeged, Szentes, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely)
 - ✓ 450-500 cserkészotthont
 - ✓ 28 rádióállomás (Budapest Cserkészház és Hárs-hegy, Baja, Balassagyarmat, Berettyóújfalu, Békéscsaba, Debrecen, Eger, Füzfő, Győr, Kaposvár, Makó, Miskolc, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Ózd, Pécs, Sopron, Szeged, Szekszárd, Szentes, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, Tokaj, Törökszentmiklós, Veszprém, Zalaegerszeg és mobil állomások)
 - ✓ irattárat,
 - ✓ könyvtárat, múzeumot,
 - ✓ az alakuló csillebérci új cserkészparkot,
 - ✓ a cserkésznek indult, de úttörővasúttá alakult kisvasutat,
 - ✓ továbbá felszereléseket, tábori felszereléseket, stb.

Ezek egy részét az úttörők kapták meg, tönkre tették, eladták, vagy például az irattár és könyvtár egy részét a Hárshegyi Cserkészparkban elégették.

Megkezdődött az erőteljesebb hajsza a be nem hódolt cserkészvezetők ellen, zaklatások, házkutatások következtek, s aki a szép szónak nem engedett, találtak koholt vádat, hogy internálják, bebörtönözzék vagy kivégezzék. Még a Gödöllőn felállított Jamboree emlékszóbor is "útban volt", ledöntötték és ismeretlen helyre szállították, nem is került elő, csak a posztamense. Volt, aki az úttörők között találta meg helyét, vagy úgy látta, hogy így legalább "jó kezekben" nevelődik tovább az ifjúság. A többség azonban hamar belátta, hogy „ez csak álom”, tovább nem valósítható meg. A két ideológia, a valláserkölcsei alap és a szocialista erkölcs nem fér meg egymás mellett. A szovjet és a magyar kommunista hatalom, a felszabadítónak érkezett és megszállóvá lett szovjet katonaság és a magyar politikai rendőrség felügyelete mellett nem lehetett a „széllal” szembe helyezkedni. Akik mégis, ezért sokan életükkel fizettek. Sokan vállalták a veszélyt, sportegyesületekben, főleg a természetbarát szakosztályokban, indián klubokban, honismereti körökben vagy más szervezetekben tevékenykedtek tovább. Kirándultak, táboroztak, titokban fogadalmukat megtartva, nem kimondva, de cserkészszerűen éltek

Cserkész vértanuk:⁷⁷

- ✓ Gyimesi Szilárd (Csorna, 1929. jún. 24. – Budapest, 1951. okt. 13.) cserkész.
- ✓ Matók Leó (Szombathely, 1928. febr. 5. - Budapest, 1951. okt. 13.) cserkész.
- ✓ dr. Melocco János (1909. - Budapest, 1951.) cserkész.
- ✓ vitéz Kőszeghy László dr. (1921 - Budapest, 1952.) cserkész.
- ✓ vitéz Somogyváry Gyula (1895 – Budapest, 1953. febr. 12.) költő, író, a népszerű "Gyula-diák", cserkész.

⁷⁷ Bokody József: „Cserkész mártírok – a kommunizmus áldozatai”, tanulmány 2006.

- ✓ vitéz Harczos László (1929 - Budapest, 1954, jan. 14.) cserkész.
- ✓ vitéz Gramling László, (1909. okt. 21. – Budapest, 1953. okt. 6.) főhadnagy, cserkész-vezető.
- ✓ vitéz Koppándy József (1900. - Budapest, 1953. okt. 6.) alezredes, a bajai helyőrség parancsnoka, cserkész.
- ✓ vitéz Kosztolányi József (1924. júl. 18. – Budapest, 1953. okt. 24.) cserkész.
- ✓ Pógyor István (1902. - Budapest, 1953.) cserkész, 1953-ban a börtönben halt meg.
- ✓ Dr. Brusznai Árpád Lajos Attila (Derekegyháza, 1924. jún. 27. – Budapest, 1958. jan. 9.) gimnáziumi tanár, cserkészvezető.
- ✓ Földesi Tibor (1923 - 1958. jan. 31.) őrsvezető.
- ✓ Csonka Ferenc (Pécs, 1924. júl. 19.- Budapest, 1986. szept. 22.) esperes – plébános, cserkészvezető, 1986-ban elgázolták.

Az ózdi sportrepülés kezdetén, azaz 1930-as évek elején, a 248. „Vas” cserkészcsapat működött, gépeket építettek, repültek. Parancsnokuk, akkor, Hayer László volt. A másik csapat, akiről tudomásunk van, a gödöllői jamboree szereplői voltak, ők a Borsodnádasi 103. RMST cserkészcsapat tagjai. Több csapatról ez idáig nincs tudomásunk. Az ózdi cserkészrepülők utolsó alapszabálya 1943. március 24-én íródott.

Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők

Alapszabály: 1943. március 24. (engedélyezés: 1944. április 19.)

Célja:

1. *A repülősport, különösen a motornélküli repülés fejlesztése, a haderőn kívüli előképzéssel, valamint a sportrepüléssel kapcsolatban.*
2. *A repülés eszméjének, céljainak honvédelmi és sportjelentőségének ismertetése és fejlesztése.*

Tagok: „Rendes tagok és támogató tagok.”⁷⁸

Az ózdi sportrepülők nem a cserkészmozgalom végéig,⁷⁹ azaz 1948-ig, hanem csak 1945.04.14.-ig voltak cserkészrepülők. Ekkor jelentették be hivatalosan a Belügyminisztériumnak a cserkészrepülő egyesület feloszlását. Az okra egyelőre mértékadó magyarázatot nem találtunk. Bár 1946-ban újra megalakul a Magyar Cserkészfiúk Szövetsége, de cserkészrepülés már soha többet nem lett Ózdon. Később a MADISZ, és SZIT keretekben próbálkoztak.

„...Vascserkészek, leventék, úttörők és vasas ifik

A gyárhoz való kötődést több módon erősítette a Rima. Egyebek között azzal, hogy jelentősen támogatta a cserkész- és a leventemozgalmakat. A gyár szomszédságába olyan több házból álló cserkésztelepet építtetett, amely később számos családnak a lakása lehetett. Az

⁷⁸ A függelékben teljes terjedelmében olvasható. (RZ)

⁷⁹ 1948. szeptember 12.-én Magyarországon a néphatalom megszüntette a cserkészetet, mint a korábbi úri világ csökevényét. Kevesen tudják ma már, hogy 1989-ben az a Pozsgai Imre adta át a legnagyobb támogatást a cserkész haló poraiból való feltámasztásának, aki mint tudjuk, először merte népfelkelésnek minősíteni az 1956-os forradalmat.

eredeti formájában több nagy teremből, irodából, raktárból állt. Volt olyan terem, ahol akár csapatgyűléseket, míg másokban kis létszámú, őrsi foglalkozásokat lehetett tartani. A vízi és a repülő cserkészeknek külön hangárjuk volt, természetesen csónakokkal és vitorlázórepülőkkal. De nem mindenki lehetett cserkész, illetve azt megelőzően „farkaskölyök” sem.



Ózdi cserkészrepülők

Csak akinek megfelelő volt a tanulmányi eredménye és jó volt a magaviselete, annak ígérték meg, hogy cserkész lehet. A jelöltnek szorgalmasan kellett járnia az előkészítő foglalkozásokra, még szorgalmasabban tanulni.



Avatás után azonban büszkén feszíthetett a kekiszínű egyenruhában, a zöld nyakkendőben, az árvalányhajás kalapban. Jelentősen megnőtt a tekintélye annak, aki tagja lehetett a „148-as Vascserkész” csapatnak⁸⁰. A magunk között érvényes ranglétrán egy pésszel feljebb került.

Még magasabban állt a képzeletbeli rangsorban – a kasztrendszerben nevelkedettek esetében ezt nem nehéz elképzelni – az, aki vízi cserkész volt. A csúcsot természetesen a repülők jelentették. Szinte vallásos áhítattal néztük, amikor vasárnaponként korán reggel egy-egy autó utánfutóján vitték a vitorlázógépeket vagy a csónakokat Bánrévére, a repülőtérre, illetve a Sajópartra.

A 22. számú, Vas cserkészcsapat kopjafája Ózdon, a Gyári temetőben⁸¹

⁸⁰ A szerző itt téved, az ózdiak akkor a 248. „Vas” cserkészcsapat nevet viselték.

Egész estig azt lestük, hogy nem jön-e erre egy repülő, amelynek integethetünk.

Később, amikor a repülők közül néhányan behívót kaptak, és Miskolcon motoros gépre kerültek, esetenként tettek egy kört a gyár felett. Rohlwild Karcsi bá' egyszer az Ivákék boltja felett alacsonyan elrepülve egy levelet dobott le az ott dolgozó kedvesének. A környék fruskái pukkadtak az irigységtől.

A cserkészlet után következett a levante időszak. Ebben a katonaságra felkészítő, félkatonai szervezetben a tagság, kötelező volt. Alaki foglalkozásaik voltak, a menetgyakorlaton katonásan, nótaszóval parádézta a gyár körül. Még egyensapkájuk, sőt fapuskájuk is volt.

Nekik is építettett a gyár egy otthont, a gyári iskola udvarában. A levanteotthonban létesült Ózd első tornacsarnoka. Az igazi haszonélvezői mi, gyári iskolások lettünk. Amikor az időjárás miatt az udvar már nem volt alkalmas tornaórákra, hetente egyszer a csarnokba mehettünk. Samu bácsi, a csarnok gondnoka szigorúan ellenőrizte, hogy a fényszerűre kefélt parkettra csak tanári felügyelet mellett, mezítláb vonuljon a gyereksereg. Ha labdás foglalkozás volt, a faltól tisztas távolban meg kellett állni, labda az eternitborítású falat nem érinthette. Jaj, volt annak, akinek kicsúszott a kosárlabda a kezéből, és nem a palánkot találta el. Labdát rúgni halálos vétek volt. Kötélre, rúdra, bordásfalra mászni csak tanári felügyelet mellett volt szabad, még a legügyesebbeknek is.

Később változtak az idők. A cserkészotthont átvette a gyári iskola úttörőcsapata, a levanteotthon pedig az ifjúmunkásoké lett. A hagyományok folytatására történt ugyan kísérlet, de később a célok más irányba vitték a mozgalmakat, szervezeteket. A MADISZ-es, SZIT-es fiatalok egy ideig még példaképeink voltak, aztán elszűrűlt a kapcsolat....”⁸²

Jelenleg az ózdi 22. számú „Vas” Cserkészcsapat otthona az evangélikus parókia épületében található. Itt tartják összejezőveteleiket és különböző rendezvényeiket. Az egyik csapatgyűlés alkalmával a nyár folyamán Széplaki Béla ny. tanár, cserkész segédtiszt és Araczk György egykori kohászati dolgozó (ugyancsak segédtiszt) azzal a javaslattal állt elő, hogy állítsanak kopjafát az ózdi és Ózd környéki cserkészek emlékére. Az ötlet, támogatásra talált a tagság körében, s hamarosan kezdetét vette a megvalósítás előkészítése: a kopjafa megtervezése, helyének kijelölése, a szükséges engedély beszerzése stb. Az elképzelés halottak napjára valóra vált.

**Básti József veterán repülőoktató,
a Vas cserkészcsapat öregcserkésze⁸³**



⁸¹ A 22. sz. Vas cserkészcsapat Széplaki Béla ny. tanár, cserkész st. és Araczk György egykori kohászati dolgozó, cserkész st. kezdeményezésére, 2003-ban kopjafát emeltek az ózdi és Ózd környéki cserkészek emlékére a Gyári-temetőben.

⁸² Fejes István: Srácok salakpalotában

⁸³ Szabó Zoltán – Havasi Zoltán 2004.05.12.nekrológ, Borsod Megyei Repülőklub



Öregcserkész találkozó
Ózd 1999. május 29⁸⁴

Öregcserkész találkozó
Ózd 1999. május 29.⁸⁵

„Immár 55 éve, hogy elhagytam Ózdot. Minden érdekel, ami szülővárosomban történik. Sok újságot járatok, azokból tájékozódok. Rendszeresen olvasom az Ózdi Vasast, időnként pedig egyéb más megyei és országos lapokat. Megdöbbenő, hogy milyen sok idegen szót használnak ezekben. Hiszen mindenre van okos, értelmes magyar szavunk, miért kell hát idegen, sokszor helytelen szavakkal fölvágni! Mi itt fél évszázad után is, 20 ezer kilométer távolságból, az idegen „tengerben” most is féltve vigyázunk szép. Okos magyar nyelvünkre. Iskoláinkban, a cserkészetben is arra ösztökéljük gyermekeinket, hogy tisztán, magyar szóval érintkezzenek.



⁸⁴ Cserkészélet 1999. IV. évf.2

⁸⁵ Cserkészélet 1999. IV. évf.2. A zászlót, amely az ózdi vízcserkész csapaté volt, Pétery Miklós küldte vissza Ausztráliából!!!



Pétery Miklós tudós, oktató, híradástechnikai szakember, pilóta, ózdi cserkész⁸⁶

Nagyon fájdalmas nekem a régin nagy múltú, az egész járásnak kenyeret adó ózdi vasgyár pusztulása. Soha sem fogom azt megérteni, hogy miként történhetett ez meg. Igaz, hogy itt 7 ezer munkással 20 millió tonna vasat termelnek, míg Ózdon 12 ezer munkással csak egyszer érték el az 1 millió tonnát. A füstös, zajos Ózdhhoz mindig nagyon húzott a szívem. Gyakran gondolok az Akácós útra, melyen iskolába jártam. A Kisfaludi útra, ahová udvarolni jártam, a Drótos-tetőre, ahol számháborút játszottunk; Szennán a Kőtetőre, ahol sieltünk, ródliztunk; Törökék,

Varmakriék kertjére, ahol almát, körtét loptunk és az Olvasó színjátszóira.

Sokat vízicserkészkedtem. Telente sok csónakot (hajókat, nudlit, ladikot) építettünk. A Sajón a vízművek mellett volt a csónakházunk. Én voltam a vízi csapat vezetője, s helyettesem Csomor Géza volt. Még 1939-ben magammal vittem a vízi csapat zászlaját s azzal repültem az egész háború alatt, soha el nem hagyva magamtól. Ma is itt van az irodámban, ahol a levelet írom.

Ha újra van Ózdon cserkészcsapat, szívesen elküldöm nekik a zászlót, ha igénylik.”⁸⁷

⁸⁶ Ausztráliában, Carlingfordban 80 éves korában elhunyt Pétery Miklós tudós, oktató, híradástechnikai szakember, pilóta - akinek regénybe illő élete volt. Végakarátának megfelelően hamvait szülővárosában, Ózdon a Drótos-hegyen szórták szét február 23-án délelőtt 10 óra 30 perckor. Gyermekkorában, majd később, mint ifjú cserkésznek kedvenc kirándulóhelye volt a Drótos-hegy és környéke. Pétery Miklós 1945-ben Ausztriába majd Franciaországba ment, végül 1950-ben Ausztráliában telepedett le. Sokat tanult és dolgozott. 1970-ben kinevezték a School of Advanced Electronics intézmény vezetőjévé, ahol nyolc éven át volt az iskola igazgatója és vezető előadója. Majd 1978-ban egy műszaki iskola hét laboratóriumának lett a vezetője. Itt megtervezte, kifejlesztette az új oktatási segédeszközöket, melyeket tömegesen gyártottak a modernizált tantervek számára. Egy 1985-ben megjelent ausztráliai almanachban is olvasható a neve egyedüli magyarként. Ebben kutatómunkáját méltatják. Még a holdra szállásnál, illetve annak televíziós vételénél-adásánál is volt szerepe. A háromnapos, napi 24-órás izgalmas, fáradságos munka során ő volt a legelső, aki a holdra szállást megfigyelhette. Ezt a történelmi pillanatot néhány másodperccel előbb látta, mint a holdrakéta tulajdonosa, az USA. Arról is hosszan lehetne írni, hogy mit tett annak idején a veszélybe került Szent Jupát hajó megmentése érdekében.

⁸⁷ Kerékgyártó Mihály: Ózd és a Holdra szállás. Egy neves magyar Ausztráliából. Déli Hírlap 1994. augusztus 9. (Pétery Miklós 1920-ban született Ózdon. 1939-ben Kassára ment pilótakiképzésre, de innen hamar eltanácsolták. 1940-ben ugyancsak önként jelentkezett haderőn kívüli pilótakiképzésre, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz és ugyanebben az évbe behívják a szombathelyi Söptei repülőterre repülőgép vezető iskolára. Itt tanulja meg a katonai repülőgépek vezetését. 1942-ben átvezényelték a Börgöndi Közfelderítő és Vadászcserkész Harckiképző Iskolára, ahol megkapja az „aranyaszt”, majd pilótaoktató lett. 1944 elején átvezényelték Ferihegyre, romboló éjjeli vadász iskolára. A lábán súlyosan megsebesült egy amerikai lövedéktől. Majd az a feladatot kapja, hogy repüljön Miskolc térségébe, felderítő, elhárító „kirándulásra”, s az Avas-hegység oldalába befészkelte orosz aknavetőik állását löve szét. Ezt végre is hajtotta, de a gépe is találatot kapott. Kényszerleszállást hajtott

Néhány évvel ezelőtt Pétery Miklós ezt írta egyik levelében:

„Fél évszázad távlatából is drága nekem ez a hely, ahol bölcsőm ringott, ahol mesés cserkészéletem zajlott, ahol megismertem az első szerelmet, ahonnét szárnyra keltem először a magyar égbolton, s később az nagy óceánok felett, de sose felejtve, hogy honnét jöttem. Bizonyára már sohasem látom Ózdot, de gyermekeimnek meghagytam, hogyha meghalok, poraimat szórják szét a Drótos-hegyről, hogy visszatérjek oda, ahonnét jöttem...”

*Visszatért!*⁸⁸



Pétery Miklós temetése Ózdon, 2002. február 23.

Básti József, öregcserkész, sportrepülő, saját versével tisztelgett az elhunyt emlékének.

Hazai cserkész kronológia

1912. 12. 28.	A hazai Cserkész Szövetség megalakulása.
1918-	Újra kezdte működését a Magyar Cserkész Szövetség, Morvay Győző vezetésével. 1919 márciusában, a Tanácsköztársaság bukása után másodszorra alakult meg a Magyar Cserkész Szövetség.
1920	Alakulnak az első leány cserkészcsapatok.
1921	Megindul hivatalosan is a Vízi cserkészlet.
1922. június 10.	Gróf Teleky Pál lett az első főcserkész.
1924	Részt veszünk a II. Világ-JAMBOREE-n Koppenhágában.

végre Diósgyőrtől néhány kilométerre. Majd „autóstoppal” eljutott Ózdra. Kórházi kezelés után a Repülő Akadémia-ra került pilótaoktatónak, majd áthelyezték az Önkéntes Hadosztályok Toborzó Hivatalához futárrepülőraj vezetőnek Szombathelyre. Innen áttelepültek Bécsbe. Az egyik régi császári üdülőhelyen rátalált édesanyjára, menyasszonyára, bátyjára. Egy kápolnában megesküdött menyasszonyával, majd irány Nyugat-Franciaország. Végül Ausztrália.)

⁸⁸ Kerékgyártó Mihály: Végleg hazatért

1929 júniusában	Részt vettünk a III. JAMBOREE-n az angliai BIRKENDHEAD-i ARROWE parkban,
1931	Megindul a cserkész vitorlázó repülés a Budaörsi repülőtéren
1935	Az USA-t és több országot megelőzve Gödöllőn rendezték meg a cserkész nagy világtalálkozóját, a IV: Világ JAMBOREE-t.
1937	Újabb JAMBOREE, VOGÉ LENZANG-ban Hollandiában.
1939 nyarán	Ismét nemzetközi cserkész seregszemle Gödöllőn. Itt rendezik meg a leánycserkészek béketalálkozóját a PAXTING-et, 4000 hazai és külföldi cserkész lány részvételével.
1941	Gróf Teleky Pál meghalt és utóda Kisbarnaky Farkas Ferenc altábornagy lett a főcserkész.
1942	A katonai vezetés óhaja, hogy a cserkészet olvadjon be a levante intézményébe. A Kormányzó óhajára, miniszterelnöki rendelet ezt megakadályozta.
1938-45	A II. Világháború alatt ismét a karitatív munka kerül előtérbe. Légtalpi, illetve légvédelmi figyelő szolgálat, romeltakarítás, katona és sebesültszállító vonatok kiszolgálása, hírvívés, elsősegélynyújtás, árvák, özvegyek istápolása, gyűjtés a fronton lévő katonáknak, stb.
1946	évben megalakult a Magyar Cserkészfiúk Szövetsége.
1947 júniusában	Megalakult a cserkész-úttörő összekötő bizottság, mely a magyar cserkészet végét jelentette.
1989. január 23.-	A Magyar Cserkész Szövetség megtartotta alakuló közgyűlését. Nagy lendülettel indult a cserkészet. Surján Lászlót választották meg országos főcserkésznek és olyan személyiségek is nevüket adták a világot átfogó ifjúsági mozgalomhoz, mint Katona Tamás történész, vagy éppen Sinkovics Imre színművész. ⁸⁹



Az urna mellett az egykori cserkész társ Krokavec János, az ózdi 22. számú Vas Cserkészcsapat parancsnoka elevenítette fel az együtt töltött szép napokat, éveket s a cserkészélet egykori eseményeit

⁸⁹ Litvay Ottó cs.t., a 757. sz. Szemere Bertalan cserkészcsapat parancsnoka
http://royalmagazin.hu/kepek/rmagazin/rmb_0504.pdf

Egy szomorú esemény is tartozik az ózdi cserkészélethez:

„A 248. sz. Vas cserkészcsapat 1946. október 16-án Ózd határában lévő Drótos-hegyen "örömtűzzel" ünnepelte a Magyar Cserkészfiúk Szövetségének megalakulását. A táborút végén petárdákkal tűzijátékra is sor került. Az egyik petárda repeszdarabja bevágódott a fedezék mögé és ott Kardos Bélának fejébe csapódott. A kórházban október 18-án meghalt. A csapat akkor síremléket készített, amely egy kőtömb, a tetejéből kiágazó fa kereszttel. Az utódok, a 22. sz. Vas cserkészcsapat öregrajának tagjai a síremléket cserkész társuk halálának 50. évfordulójára rendbehozták. Az eredeti táblán cserkészjelvény és "Kardos Béla vízi cserkész 1927-1946 cserkész hősi halált halt 1946.X.18." felirat látható.”⁹⁰



1932. 08. 27, Bánréve, Sajó.
Ózdi és bánrévei vízi cserkészek.⁹¹

1932. 08. 27, Bánréve, Sajó.
Ózdi és bánrévei vízi cserkészek.⁹²



⁹⁰ http://gyujtemeny.cserkesz.hu/Magyar_Cserkesszovetseg_Gyujtemenye/Gyujtemenyi_Fuzetek_-6

⁹¹ Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A csónakban elől ifj. Bakó György tanítóképzős növendék, anyai nagybátyám.

⁹² Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Az álló sorban balról a második ifj. Bakó György tanítóképzős növendék, anyai nagybátyám.

Az ózdi cserkészrepülők, a 248. számú

„Vas” Cserkészcsapat.

Repülés a Szenna-völgyben

„Sokan lesznek elsőkből utolsók és utolsókból elsők.”

Máté 19.30

1922-23. években a lapok beszámoltak a németországi vitorlázórepülési kezdetekről a Rhön-hegységben. Innentől kezdve az újságok, a filmhíradók ezekről időről-időre tudósítottak, mígnem 1929-ben hazánkban is elkezdődött ez a csodálatos sport. 1931-ben indult a cserkészrepülés a Budaörsi-repülőtéren.

1935-re már 20 egyesület működött, összesen 53 géppel. A gépállomány a következő típusokból állt: 33 darab Zögling iskolagép, 10 darab Hol's der Teufel, 1 darab Prüfling, 2 darab Hangwind, 3 darab Professor, 1 darab Falke, 1 darab Grüne Post, 1 darab Gyöngyös33 és 1 darab Karakán típusú gyakorló és teljesítmény gépek.

Itt kezdődik igazán az ózdi repülés története is 1931-ben, az országban hetedikként!



„Három lelkes ifjú 1931 tavaszán arról értesült egy újságcikkből, hogy Budapesten repüléseket végeznek motor nélküli repülőgéppel. Az újságcikk a repülőgépet fényképpel is illusztrálta. Az újságban közölt kép alapján Tokaji Gyula, Kun Kálmán és Miklós László ifjú titánok hozzákezdtek egy repülőgép megépítéséhez.

**Faragó F. Gyula gyárigazgató
az ózdi dalárdával Sopronban
1925.**

A szorgos munka meghozta a gyümölcsét, a gép még abban az évben elkészült és november 1-én, megtörtént az első kísérlet a levegő meghódítására. A temetőbe igyekvő emberek csodálkozással és nem kis megbotránkozással szemlélték az eseményt. A néhány lelkes ifjú kenderkötéllel vontatva próbálta a gépet a levegőbe emelni, az azonban – a szemlélők kárörvendésére csak néhány sikertelen bukácsolást végzett.”⁹³

Siklik a Zögling

A három fiatal vasas tanonc és segéd volt. A gépet vasvívvezetékéből hegesztették, ugyan csak csöveket használtak a szárny főtartókhoz is. A szárnyak bordáit vékony vaslemezből vágta ki. Borításként vásznat és papírt használtak. Az előzőekben leírt



⁹³ Básti József- Czuczor Miklós – Huszthy Mihály – Miklós László: Az ózdi sportrepülés története <http://banreve.tar.hu/leiras.htm> Az írott visszaemlékezés, amely 1977-ben került papírra, ezekkel a sorokkal kezdődik.

repülési kísérlet a gyári dombról indult. Kun Kálmán vállalkozott a felszállásra, amely természetesen nem sikerülhetett. Az egyik szárnydúc megroppanása után a kísérletezgetést abba is hagyták.

„A gyári dombról – ami ott volt, ahol most a görög katolikus templom áll, a temető előtt és akkor még a Meggyes helyén füves terület volt – néhány fiatalember, kenderkötéllel vontatva próbálta meg a gépet levegőbe repíteni. A nagy igyekezet ellenére – s a nézőközönség kárörvendő meglegedettsége közepette – csak néhány sikertelen bukdácsolást sikerült produkálni...”⁹⁴

A település életét meghatározó Rimamurány – Salgótarján Vasmű Rt (RMST⁹⁵) igazgatója, akkor Faragó F. Gyula⁹⁶, aki az eseményről tudomást szerzett, és megszemlélte a gépet. Ezt, mint mérnök nem tartotta alkalmasnak repülésre, de látva a fiúk lelkesedését és a repülés iránti vágyukat, Németországból rajzokat, terveket rendelt.

Amint azt a későbbiekben látni fogjuk a repülni vágyó fiúk a 248. "Vas" fiú cserkészcsapat tagjai, mert később, minden anyagban így szerepelnek. Sőt ezt fényképpel is igazolni tudjuk.

Faragó F. Gyula igazgató, egyúttal megbízta a gyár egy műszaki tisztviselőjét – Mórász Bélát - két repülésre alkalmas Zögling típusú gép megépítésével, melyet a gyár asztalos műhelyében engedélyezett legyártani.

A gép megépítésében 17 repülni vágyó fiatal vett részt, akiknek munkáját Németh József kiváló asztalos mester irányította.

Típusmegjelölést:	RRG-1
Név:	Zögling (Növendék)
Tervező:	Alexander Lippisch ⁹⁷ , és Fritz Stamer ⁹⁸ 1926.
Osztály:	alapkiképző gép (siklógép)
Szárnyfeszítávolság:	10.00 m
Személy:	1
Első repülés Magyarországon:	1929

⁹⁴ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

⁹⁵ A korabeli és későbbi forrásokban is vagy az RMST, vagy a RIMA elnevezés is előfordul. (RZ)

⁹⁶ Kohómérnök, magyar királyi kormányfőtanácsos, gyárigazgató, művészeti, olvasóköri, sportrepülési támogatói tevékenységei elévülhetetlenek. A kép a Bárdos Gyula-Kocsik László: A dalárdától az Ózdi Városi Vegyes karig. 110 év című könyvéből származik. 1925. VIII. 14-17. Sopron, ahol az országos dalosversenyen vett részt a dalárda.

Faragó Gyula az OMBKE (Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület 1900. évi Selmechányai jegyzőkönyve szerint a 87. sorszámon szerepel tagként, mint selmeci akadémiai hallgató. Ekkoriban huszoneves lehet, azaz a születési dátuma, valahol 1880. környékén lehet.

⁹⁷ Repülőgép tervező, pilóta (1894. 11. 2. - 1976. 02. 11.) a német aerodinamika úttörője. Fontos eredményeket ért el a repülőszárny, a delta-szárny és a csupaszárny elméletében. Számtalan vitorlázó, motoros és sugárhajtású gépet tervezett. Leghíresebb terve a Messerschmitt Me 163 Komet rakéta-meghajtású elfogó vadászgép.

⁹⁸ Repülőgép tervező, pilóta (1897. 11. 28 - 1969. 12. 20.). Ő dolgozta ki a vitorlázórepülésben azóta is megszokott, és az 1960-as évekig érvényes A, B, C vizsga rendszerét. A máig használatos „sirályos” vizsgajelvényeket is ő tervezte. Több vitorlázógép társtervezője.

Épült gépek száma:	46
Behozott gépek száma:	3

Megépített gépek⁹⁹:

Építő	Építés éve	Megépített gép
Lingel Bútorgyár, Budapest	1930	10
MOVERO műhely, Esztergom	1933	2
Magyar Államvasutak, Istvántelki Központi Javítóműhely, Budapest	1930	2
	1933	1
	1937	2
MOVERO műhely, Gyöngyös	1932	2
	1934	1
Cserkészrepülők központi műhely, Budapest	1931	2
	1936-7	3
MSrE ¹⁰⁰ műhelye Budapest	1936	1
13. sz. "Ezermester" cserkészcsapat, MÁVAG műhely, Budapest	1932	2
	1933	1
366. "Végváry" cserkészcsapat műhely, Sopron	1934	1
	1936	1
248. "Vas" cserkészcsapat Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár asztalos műhely Ózd	1932	2
595. "Bethlen Gábor" cserkészcsapat, Szentes	1936	2
	1937	1
Református Gimnázium és Tanítóképző Főiskola, Sárospatak	1936	1
Bükk-Mátra vidéki Aero Club, Miskolc	1934	1
MOVERO műhely, Miskolc	1934	1
757. "Szemere" cserkészcsapat, Miskolc	1934	1
Melhoffert Albert, Gödöllő	1936	1
Éles Jenő és Sefcsik József, Somsály	1934	1
Rába Sándor, Szombathely	1939	1
Tűzoltóállomás, Szolnok	1935	2
Schafer Géza, Kecskemét	1937	1
Összes hazai épített		46
Behozott gépek:		3

A táblázat mutatja, hogy az RMST műhelyében két gép épült. *Somsályon*¹⁰¹ is épített viszont először egy gépet, amely egy repülést élt csak meg. Ezután, ugyanott felépített egy Zöglinget *Éles Jenő* és *Sefcsik József*, 1934-ben. Ez a gép is az ózdi cserkészrepülőknél üzemelt később, és a két építő is csatlakozott az ózdi cserkészrepülőkhöz.

⁹⁹ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

¹⁰⁰ Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

¹⁰¹ Bányásztelepülés Ózdtól DNy-ra a Hódos-patak völgyében. A bányát 1972-ben bezárták, a település 1978-tól Ózd része. Azokban az időkben az RMST ózdvidéki bányáinak egyik legjelentősebbje.

Az Ózdon épített két Zögling gép a „Szikra” és a „Meteor” neveket kapták az 1932. augusztus 7-én, vasárnap, tartott repülőnapon gépkeresztelőn.¹⁰² Erről a Magyar Jövő napilap az 1932. augusztus 9-i számában adott hírt:

„Az ózdi 248. sz. Vascserkészcsapat 7-én, vasárnap nagy repülőnapot rendezett az úgynevezett Szenna völgyben. A csapat által készített két darab Zögling-féle siklógép bemutatása, megkeresztelése és kipróbálása volt az ünnepély gerince. Megjelent az ünnepélyen Bernard Mátyás ny. ezredes, a Magyar Aero Szövetség, vitéz Kovács Endre felügyelő, a miskolci repülőtér parancsnoka, a m.kir.Légügyi Hivatal és vitéz Hefty Frigyes a Magyar Cserkészrepülők képviselőjében. Megjelent az ünnepélyen a környék intelligenciája teljes számban az élen Faragó F. Gyula kormányfőtanácsos, gyárigazgató, Liha Bertalan bányaigazgató, Roob József kohóigazgató, Kádár Elek főjegyző. Ezen kívül Ózdról és környékéről mintegy 5000 ember gyűlt egybe az ünnepélyre. Az ünnepély a Himnusszal kezdődött, amit a vasgyári fívószenekekar adott elő.

Vitéz Hefty Frigyes

Azután Hayer László a cserkészcsapat parancsnoka mondott bevezető beszédet, amelyben igen ügyesen fejtegette a siklórepülés jelentőségét cserkész vonatkozásban. Hazafias hévvel elmondott beszédét lelkes ovációval honorálta a hallgatóság. A siklógépek keresztelője következett ezek után. A gépek keresztanya Liha Bertalanné, aki lelkes jelmondatok kíséretében „Szikra” és „Meteor” névre keresztelte a gépeket. Vitéz Gázsó László, mint háborús pilóta üdvözölte a megjelent repülőket és a repülni vágyó cserkészfiúknak eredményes, jó munkát kívánt. Ezzel a gépeket átadták vitéz Hefty Frigyesnek¹⁰³, aki bemutatta a siklórepülést. A gyönyörű kiállítású a közönség nagy örömeire gép első ízben 46 másodpercig, harmadízben pedig 1 perc 2 másodpercig ívelt a levegőben. A repülések közötti időket a gyári zenekar precízen előadott zeneszámai töltötték ki. Délután 5 órakor kezdődött a program parádés száma. Ekkor érkezett ugyanis Miskolcra egy sportrepülőgép, hogy motoros műrepülést mutasson be. Közel 30 percig keringett a gép a nagy területet elborító közönség fölött, bravúros mutatványokkal állította el a közönség lélegzetét és csalta ki ezrek ajkáról a tetszés orkánszerű megnyilatkozását. A magyar Hiszekegy zárta be az ünnepséget, amelynek megrendezése és kétségtelen sikere a 248. sz. Vas-cserkészcsapat parancsnokságának, de legfőképpen Hayer László csapatparancsnok ügyességét dicséri.”



A repülőszervezetek neves küldöttei a munka elismerését jelentették. A két gép építésével egy időben azonban egyéb fontos dolgok is történtek Ózdon. Már az építés időszakában elkezdődött a repülő elméleti oktatás.

¹⁰² Magyar Jövő (napilap) 1938. augusztus 9.

¹⁰³ Hefty Frigyes (1894. december 13. - 1965. január 20.) az Osztrák-Magyar Monarchia egyik 5 légi győzelmet arató pilótája volt. Utána a hazai sportrepülés egyik vezéregyénisége. A síkvidéki, csörlővontatású repülés egyik úttörője.

Faragó F. Gyula igazgatónak arra is volt gondja, hogy a repülőismeretek megszerzése céljából Mórász Bélát elküldje Budapestre, tanfolyamra, aki mint „B” vizsgás oktató tért szja Ózdra és kezdte meg itt eredményes működését.

A két Zögling az építésük és hatósági átvételük után az A-0701, A-0702 lajstromszámokat kapták. A korabeli lajstromszámokat a következők szerint kell értelmezni:

Betűjelzés:

A → siklógép

B → gyakorló gép

C → teljesítménygép

Számjelzés:

Első két szám:

07 → a tulajdonos egyesület alapítási sorrendje

Utolsó két szám:

01 → az egyesület tulajdonában levő, azonos gépek egyedi sorszáma

A korabeli lajstromjelzésből adódik, hogy az ózdi cserkészrepülő egyesületet az országban hetediként alapították!!!

A hazai regiszterben erre a két gépre utalást ilyen formán nem találtunk. Rálettünk viszont a harmadik ózdi gép lajstromjére, a „Somsály” névre keresztelt, 1934. évben épített Zöglingre.

Nincs kép	Lajstromjel: A-0703 Farokjel: Hol található most? Gyártó: Lippisch Típus: Lippisch RRG I Zögling Gyári szám: 248 Típusrajz: Nincs Fajta: Vitorlázógép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: Üzemeltetés vége: Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: 2009. 09. 18. Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés: "Somsály"
-----------	---

A „Somsály” nevű, 1934-ben épült Zögling adatai¹⁰⁴

Mivel Ózdon három ilyen gép volt, a következtetés egyszerű volt, csak a két 1932-ben épült gép lehet az előző két lajstromszám.

¹⁰⁴ www.avia-info.hu

1932-ben, a gépek gi átvétele után, elkezdődhetett Ózdon a motornélküli repülés.

Siklás

Az 1932-es év a szorgalmas munka éve volt. Olyan lelkesedéssel folytak a vasárnapi üzemek, amit ma már értékelni sem tudunk. A következő év azonban már látható eredményeket hozott. Vitéz Hefty Frigyes a Magyar Aero Szövetség megbízottja jött el Ózdra meg szemlélni az eredményeket és vizsgáztatni a repülésben észtvett fiatalokat. A vizsga Szenna völgyben történt, ahol első alkalommal kilenc „A” vizsga született. Az 1933 - as év összesen 10 „A” és 2 „B” vizsgát eredményezett.¹⁰⁵



„Az 1932-es év már az igazi repülés éve volt. Éhezve, esőben, sárban, reggeltől, estig cipelték a vállukon a két gépmadarat a Szenna völgyben az „A” és „B” vizsgának kinevezett dombokra és futottak a gumikötéllel, majd az üzem végeztével szekéren, talicskán, kizikocsi-val szállították vissza azokat a gyár egyik szűnjába. De elégedettek voltak, mert egy-két felszállás mindenkinek jutott, s lassan az eredmények is kezdtek jelentkezni. Ezeket a felszállásokat úgy kell elképzelni, hogy valamennyi csak 8-25 másodperc volt.”¹⁰⁶

Az ózdi repülésben – mint oktatókat – meg kell említeni Mohos Ferenc és Makra Pál „B” vizsgás repülőket is. Ők 1933-ban tették le a „B” vizsgát.¹⁰⁷

Az ózdi sportrepülés, egészen Bánrévére településéig, a megfelelő repülőtér problémájával küszködött. Erről részletesebben a repülőterek résznél taglaljuk a gondokat. Egyelőre csak annyit, hogy a gépeket minden repülési nap végén szétszedték és így szállították a településen lévő tároló helyre. Nem volt stabil repülőtér, hangár. Általában a Szenna-völgyben repültek, de folyton keresték a végleges terepet. A jövés-menés, a szerelés rengeteg értékes időt vett el a fő céltól, a repüléstől!

Mórász Béla

„B” vizsgás oktató

„A” vizsgások

Drevota László Józsa László

Füsti László Kun Kálmán

¹⁰⁵ Básti József- Czuczor Miklós – Huszthy Mihály – Miklós László: Az ózdi sportrepülés története <http://banreve.tar.hu/leiras.htm>

¹⁰⁶ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

¹⁰⁷ Az „A” vizsgát ma már nem ismerik, ez egy 30 másodperces siklás volt jó leszállással befejezve. A „B” vizsga három, egy perces felszállás teljesítéséből állt.

<i>Hercsik László</i>	<i>Miklós László</i>
<i>Hlavács László</i>	<i>Stholhoffer Béla</i>
<i>Holló János</i>	<i>Tokaji Gyula</i>

Az 1933. évi vizsgások az előző táblázatban láthatók. A repülőgép állomány 1933-ban kettő darab Zögling.

...Két szárnya, kormányfelületei vannak, a többi része csontváznak hat. Szűk és kényelmetlen ülés a gerincén, abba kötik bele a növendéket egyszerű hevederrel. Két lábát neki-támasztja a lábkormánynak, ha levegőbe segítik, ott kuksol teljesen szabadon, ég és föld között...

... - Kész!

- Kihúzni!

A tizenhat fiú megindul a kötéllel, lassan megfeszül, kihúzódik, fölemelkedik a földről.

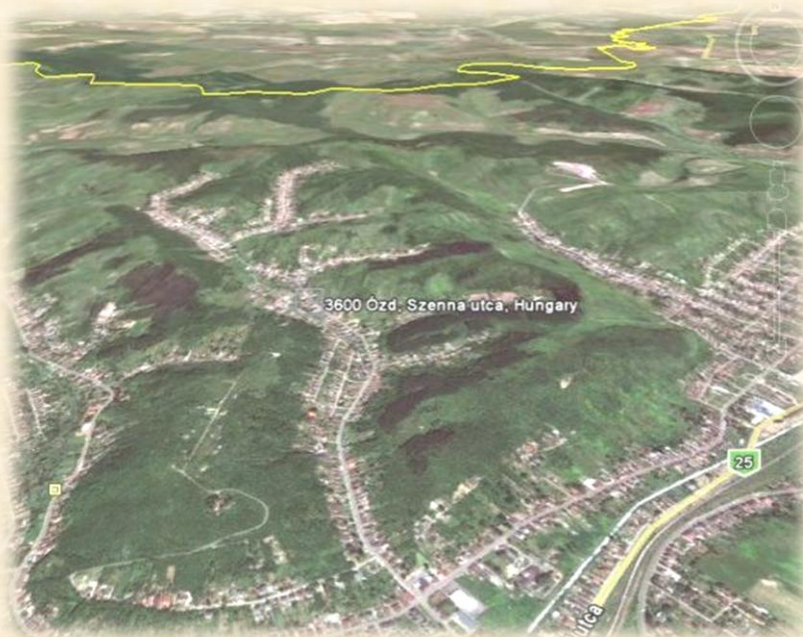
- Futni!

Esetlenül, bukdácsolva futnak a sáros völgyoldalban. A gumikötél nagy V-je mindjobban szét-tágul, a kötélt egyre idegesebben vékonyodik, feszül, a nyúlástól kivilágosodik piszkosszürke színe. Már olyan feszes, mint a húr.

- El!

*Hárman-hárman fekszenek a kioldókötél mellett, nagyot rántanak, a Zögling, az egyszerű siklógép, elszabadul a cövektől, mint a kilőtt nyíl. Előbb a földön csúszik, csúszótalpa széles nyomot szánt, azután levegőbe suhan, magasan a földre vágódó kötélt húzó fölé, amint beéri őket, az összeránduló gumikötél, — amely ereje fogytán összeroggyan — lehull a gép orráról. A fehérszárnyú Zögling, mint egy nagy, merevített szárnyú lepke, suhogva száll a völgy túlsó oldala felé. Amint egy-egy széllelés éri, megbillen, de mindjárt visszanyugszik. Pár pillanat az egész repülés, már át is ért a túlsó völgyoldalra, kissé fölemelkedik az orra, mind közelebb suhan a földhöz, ráereszkedik, csúszik rajta, mindjobban lelassul, végül megáll és furcsán, befejezetlenül rádől a szárnyvégével...*¹⁰⁸

Ózd, Szennavölgy¹⁰⁹



¹⁰⁸ Raczkó Lajos: Nádi, egy repülőélet regénye (Lendvária Csaba dr. kiadása)

¹⁰⁹ Google Earth

Az országban akkor már több repülőegyesület kezdett önállóan vitorlázó repülőgépek építésébe, s az építések műszaki ellenőrzésével a MAeSz, Rubik Ernőt bízta meg. Ennek során az ország majd minden repülő egyesületében megfordult. Ebben az időben már a MSrE helyettes műhelyfőnöke és fizetés nélküli tanársegéd volt a "Repülőgépek" tantárgyat előadó Melczer Tibor magántanár mellett.

Okkal, joggal tételezzük fel, hogy ennek a munkájának során Ózdra is el kellett jutnia, mivel a Sajókápolnaiaknál már 1934-ben datált jegyzőkönyve is van az építések ellenőrzéséről.¹¹⁰ Életrajzából ismert, hogy ebben a témában az ország összes repülő egyesületénél járt.¹¹¹

A kezdetekben használt repülőtér, ahol a siklásokat, lejtővitorlázásokat valamilyen szinten végre lehetett hajtani. Itt nem volt kijelölt repülőtér, nem volt semmiféle hangár.

Ide reggelente kivonultak a cserkészrepülők, a vállukon, esetleg kézikocsin szállított, szétszedett siklógépeikkel. A gépek összeszerelése, beállítása után elkezdődhetett a siklások gyakorlása.

Év	Vizsgafokozatot szerzett (fő)		
	Kezdő	„A”	„B”
1932	15	1	
1933	8	10	2
1934	13	13	4

A Szenna-völgy a település észak-keleti szélén volt. Ma már beépített terület, utcákkal, házakkal. Gyerekkoromban – az 1950-es években - itt még csak elvétve volt ház és jórészt az egyszerű gyári munkásoknak, a gyár által juttatott termőföldek voltak itt kialakítva.

A kép a mostani állapotot mutatja. A völgy és a körülötte levő dombok, akkor a siklást a gumiköteles indításokat lehetővé tették. Az, hogy itt nem alakult ki sem repülőtér, sem hangár – bár viszonylag közel volt a településhez – alighanem arra utalhat, egyéb gondok akadhattak a területtel. Talán nem volt elég a dombok magassága, nem volt megfelelő az uralkodó széljárás, ezt ma már nem tudjuk. Bár az előző fejezetben leírtak szerint az 1932-es indulás itt volt. Itt a Zögling-ek repültek.

Ez volt a kezdet, aztán még jó néhányszor jöttek ide repülni, amikor megint reptér nélkül voltak a cserkészek, de nem ez lett az igazi megoldás soha.

Az, hogy abban a korban milyen volt a repülés, a repülőközösség, maga az életérzés, melyet a vitorlázórepülés az embereknek adott, érzékeltesse a következő idézet.

„...A gödöllői „Ikarusz” -iskolában valóra váltak álmaim. Egyszer Platthy Árpád százados - aki a rep. ismeret című tantárgy előadója volt, és én őt mint vívó külön is ismertem - szólta, hogy lenne-e kedvem vitorlázni. Lelkesen vállalkoztam, néhány társammal együtt. Ezentúl vasárnaponként, míg a többiek kicsit lustálkodtak, tollázkodtak, rendezgették holmijukat, majd meg az istentiszteleten - ki tudja, hányadszor? meghallgatták Haász püspök atyánk köz-

¹¹⁰ A miskolci sportrepülés története

¹¹¹ Rubik Ernő <http://harmashatarhegy.hupont.hu/10/rubik-erno>

mondásszerű paraboláját a három virágról, mi teherautóra kaptunk, hogy jókor reggel, amikor friss, erős szelek dudálnak a gödöllői dombok fölött, messze szálljunk a hártvaszárnyú műmadárral. Hefty Frici bácsi - világháborús, ún. tábori repülő, első a magyar légjárók között oktatott minket, nagy-nagy szeretettel és szakértelemmel.

Itt, az „Ikarusz”-nál találtam meg először azt a közösséget, melyet eddig meghatározni, körülírni nem tudtam volna, de amelyre elejétől fogva vágytam. Repülők voltunk mind, egytől egyig, kivétel nélkül egyenlők és egyenrangúak, barátok, a szó eredeti értelmében vett bajtársak - társak, segíteni kész cimborák annak, aki bajba kerülne -, pedig vegyesen csúzliztuk fel egymást a levegőbe, civilek és katonák, tisztek és akademikusok, avatás előtt álló negyedévesek és másodéves balekok, gyalogosok és tüzérek, repülők és huszárok. (Ez az utóbbi azonban költői túlzás, mert nem tudok arról, hogy huszár - csak egy is - lett volna közöttünk.) Lehet, hogy az életveszély kovácsolt volna egygé minket, mely mindnyájunkra egyformán leselkedett? Lehet, hogy már eleve olyanok kerültünk itt össze, akiknek lelkialkata, idegzete, szemlélete közeli volt, akik jókedvűen nyomtunk barackot az öreg Csontfejű Kaszás kobakjára? Nem túlzás ez; hogy mást ne mondjak: gépeink - a vitorlázórepülés őskora volt ez - kezdetleges, létekre, fatartókra kifesztett, vékony, zizegő impregnált papírból épültek, hű hasonmásaként a szitakötőnek. Bicziklinyereg volt az ülés - teljesen szabadon, ég és föld között (csak egy biztonsági öv kötötte derekunkat a vázhoz)-, a botkormány egy valóságos bot volt, a lábbal működtetett oldalkormány meg olyasmi, amilyen a három-négy éves gyerkőcök irányítják kézihajtányukat.

Meglehetős bátorság kellett ahhoz, hogy valaki - gumikötél vagy teherautó kerekére szerelt csörlő segítségével - fellövesse magát a levegőbe, mikor is egy iszonyú rántással kiugrott alóla a jó öreg föld, tarka térképpé zsugorodott az imént még közvetlen közélről látott táj, a dombok lankái, az erdőparcellák zöld trapezoidjai, húúú - a nemjóját! -, az a parányi doboz lenne a teherautó? De bámészkodni, álmélnodni nem volt ajánlatos - bármilyen csodálatos képet kínált a madártávlat-, mert ha csak icipicit is "túlhúzta", pumpálta valaki a magassági kormányt - virtuskodásból, hogy olyan magasra emelkedjen, mint előtte senki más -, a gép elvesztette sebességét, siklőszögét elhagyva orra bukott, fél szárnyra dőlt, és úgy zuhant le, mint a kő. Így járt az egyik aks cimborá, Lukácsnak hívták, s mert a haja vörös volt - megkülönböztetésül egy másik, fekete Lukácstól -, mi csak Vörös Lukácsnak neveztük.

Fejre állt a Vörös masinája, jó magasan, de ahhoz mégis túl alacsonyan, hogy erőre kapjon újra a gép, újra beálljon siklásba. Ennek biz' kampec! - mondtuk magunkban, hiszen emberfia túl nem élheti azt a heves "csókot", amit a fiú az anyafölddel való találkozásakor kapni fog. Fülünkbe hasított a fütyüléssé erősödő zizegés, hallottuk a szörnyű reccsenést, tompa robajt is, amikor a gép a hangár mögött lezuhant. Ímmel-ámmal kocogtunk a helyszín felé, mely olyan volt, mintha valaki újságpapírból előbb gombócot gyömöszöl, aztán a földhöz vágja, a sarkával jól megtapossa...

...A hasunkat fogva, görnyedezve röhögünk, körülállva a szegény "Szöcske" földi maradványait. A foszlányokra szakadt vászonborítások, kusza dróthuzalok szövevénye közül akkor mászott elő a Vörös Lukács, akinek a fejéről - ki tudja, mikor, ki tudja, hol? - lemaradt valahol a "haube", a repülősapka, rőt hajzatát meg lengette, cibálta a szél. ... Senki sem tudott magyarázatot adni - még Hefty Frici bácsi is tágra meresztette a szemét csodálkozásában -, a

Vörös megúsza néhány kék-zöld folttal, néhány horzsolással, nem verte magát agyon, nem spékelték fel a gép roncsok, csak éppen. . . a benzintankja robbant fel!

Megízleltem a repülést. Megtaláltam a hangot, közösségi hangulatot, amire titokban vágytam, bár nem tudtam, hogy létezik-e ilyen, s ha igen: hol, merre keressem. Ezek után magától értetődő, hogy amikor hírért vettem annak, hogy ejtőernyősöket keresnek: azonnal jelentkeztem.

De addig még sok minden történt velem is, a nagyvilágban is... ”¹¹²

Mitter Imre könyvében szintén található egy kimutatás a magyar vitorlázórepülés 1935. évi helyzetéről, amely azonban sajnálatos módon hibás!¹¹³

A 7. sorszám alatt bejegyzett „Vas” cserkészrepülő osztály bizony az ózdi és nem pedig budapesti, mint az a táblázatban szerepel. A 3 darab Zögling rendben van, hiszen 1932-ben épült kettő, 1934-ben pedig a harmadik, a „Somsály”. Az oktató neve is helytelen, mert természetesen Mórász Béláról van szó, aki az RMST műszaki tisztviselője volt.

1934-ben Somsály bánya telepen két fiatalember, Sefcsik József és Éles Jenő – kísértetiesen hasonlóan az ózdi indulásra – saját erőből, saját elképzelés szerint megépítettek egy Zöglinghez hasonló gépet, amely természetesen szintén nem volt repülőképes. Ezt látva a gyár tervekét biztosított számukra és ebből építették meg ketten, a szép és jó kidolgozású, harmadik Zöglinget, mellyel később csatlakoztak is az ózdi sportrepülőkhöz.

A hazai vitorlázórepülő sportunk helyzete 1935. évben.

A Magyar Aero Szövetségnél bejelentett vitorlázórepülő egyesületek:

N	Az egyesület neve	Székhelye	Reptere	Oktató	Gépek
1.	MOVE rep. oszt.	Budapest	Farkashegy-Budaörs	Bernard Mátyás	4 Z, 2 H, 1 P, 1 Pr, 1K
2.	Sacaero	Budapest	Farkashegy	Papp János	2 Z, 1 H-a (nem működik)
3.	MÁV aero oszt.	Budapest	Farkashegy	Antal Lajos	3 Z, 1 GP, 1 F
4.	Cserkész rep. oszt.	Budapest	Hármashatárhegy	v. I-Lefty Frigyes	3 Z, 2 H, 1 Zi, 1 K
5.	MOVE rep. oszt.	Cyüngyös	Pipishegy	Janka Zoltán	2 Z, 1 H, 1 Pr, 1 Gy
6.	Ezer-mester cs.	Budapest	Farkashegy	Soltész G.	2 Z, 1 GB
7.	„Vas” cs. rep. o.	Budapest		Márász Béla	3 Z
8.	Sae. rep. oszt.	Sopron		Szabados J.	1 Z (egyesült 11-gyel)
9.	Ludovika rep. oszt.	Budapest	Farkashegy	Tóth E. száz.	2 Z, 1 H
10.	MOVE rep. oszt.	Esztergom, Strázsahegy		Pintér I.	2 Z, 1 H
11.	Végvári cser. r. o.	Sopron		Balázs A.	1 Z.
12.	Bszkrt rep. oszt.	Budapest	Farkashegy	Kovács A.	3 Z, 2 H
13.	MOVE rep. oszt.	Mátészalka		Virág Z.	1 Z
14.	Bp. Motor Jacht-Cl.	Budapest			nem működik
15.	MOVE rep. oszt.	Sátoraljaújh.			nem működik
16.	MSrE vit. o.	Budapest	Hármashatárhegy	Gál Ernő	1 Z
17.	MOVE rep. oszt.	Békéscsaba		Zsíros A.	1 Z
18.	Cserkész rep. oszt.	Miskolc	Sajókápolna	Schneider E.	1 Z
19.	MOVE rep. oszt.	Miskolc	Sajókápolna	Fábián R.	1 Z

Jelmagyarázat: Z=Zögling, H=Hol's der Teufel, H-a=H-langwind, Zi=Zingó, P=Prüfling, Pr=Professor, GP=Görne Post, GB=Görnaau Baby II., Gy=Cyüngyös 33, K=Karakán, F=Falke

Egyesületek alakulófélben vannak: Szombathelyen, Pécsen, Szolnokon, Győrött
Épülőfélben lévő gépek: 5 Görnaau Baby II., 1 Cyüngyös 33, 1 Vándor, 1 Délibáb, 6 Zögling, 3 H-ol's der Teufel

¹¹² Bárcei János: Zuhanóúgrás (Katonatiszt, majd ejtőernyőstiszt Pápán az ejtőernyős zászlóaljnál. A háború előtt a miskolci gyalogezred beosztott tisztje, majd később az ejtőernyős zászlóaljnál, a Honvédelmi Minisztériumban, majd a Szent László hadosztályban szolgált.)

¹¹³ Mitter Imre: A magyar vitorlázórepülés képes története

A szentsimoni repülőtéren

*„Örvendezz, ifjú, míg fiatal vagy, légy jókedvű ifjúságod idején,
és élj szíved vágya szerint, ahogy jónak látod!
De tudd meg, hogy mindezekért Isten megítél téged!”*

Prédikátor könyve 11. fejezet 9. vers

A támogató RMST vezetése elégedett volt az addig elért eredményekkel, az ózdi cserkészrepülők nem okoztak csalódást. Az viszont egyértelműen látszott, hogy állandó repülőtér és tároló hangár nélkül nem lehet eredményes a további munka. Amennyiben ilyen nincs és marad a gépek kézzel, kocsin való ide-oda hurcolása, majd esetleg a szét- és összeszerelése, akkor ez az idő és energiát rabló tevékenység fogja jellemezni a továbbiakat.

A Szentsimoni repülőtérre költözés időpontja sajnos már bizonytalan (1933? 1934?), annyit azonban tudunk, hogy itt már egy faszerkezetű hangár is létesült, ez is az RMST hathatós hozzájárulásával. 1934-ben került sor a hangár megépítésére *Szentsimon*¹¹⁴ térségében, ahol már jobb körülmények között folytatódhatott a repülés.

Ez bizony igen nagy szó volt abban az időben. A cserkészrepülő egyesületek között is elől járt ebben Ózd, mert az országban másodikként építettek hangárt, ráadásul padlózata is volt, deszkákból!



A szentsimoni repülőtér vélelmezett helye a leírások alapján¹¹⁵

A hangár egy részét gondnoki lakássá alakították, így az emlékek szerint a Mustos család lakott ott. A lakás fejében vállalták a gondnokságot, a férfi a vasgyárban dolgozott.

¹¹⁴ Ózd közelében, attól ÉNy-ra elhelyezkedő község, amely 1979-től a város része lett.

¹¹⁵ Google earth

A korabeli visszaemlékezések szerint a repülőtér a községtől északkeleti irányban, mintegy 1500 m-re volt. A képen bekarikáztuk ezt a lehetséges területet, ahol a dombok kezdődnek. A terep adta viszonyok csak a lejtővitorlázásra adtak lehetőséget.



Szentsimon, repülőtér a fából épült hangárral.
Cserkészrepülő tábor 1934-ben 14 növendékkel.¹¹⁶

A gépek száma 1934-ben három Zögling, mivel a Somsályiak is csatlakoznak gépükkel!

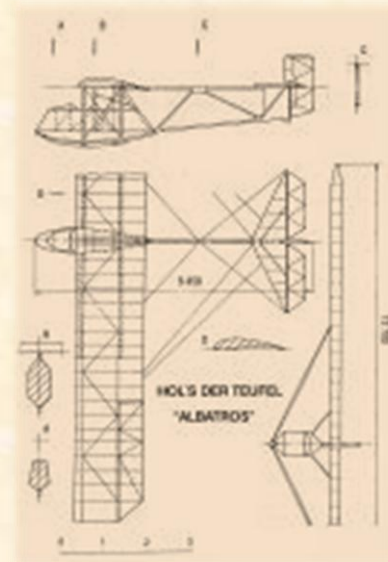
1933-ban elhatározás történt egy „Hol's der Teufel”¹¹⁷ (Holci) gyakorlógép építésére. A gép 1934-ben készült el. Tipikusan lejtővitorlázásra tervezett gyakorló vitorlázógép. Faépítésű, merevített szárnya vászonborítású, törzse rácsos.

Az első *Hol's der Teufel* gépeket 1929-ben hozatta a MOVERO Budapest. Később több *Hol's der Teufel* - vagy *Holci* épült Magyarországon, a különböző repülőklubok kivitelezésében. A népszerűsége a Rubik R-07b. megépítésével és megjelenésével egyre csökkent.

Hol's der Teufel
háromnézeti rajz

A *Hol's der Teufel* volt az első olyan iskolagép Magyarországon, amely alkalmas volt mind a lejtővitorlázásra, mind pedig termikben repülni

Sok első generációs magyar vitorlázórepülő szerzett vele C vizsgát. Az első C vizsgát, Bernard Mátyás repülte *Hol's der Teufel*-l, 9 perc 45 másodpercet teljesített 1929. augusztus 1-én. Bernard az alapképzést a



¹¹⁶ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

¹¹⁷ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. 1922-23 környékén építették az első gépeket a Wasserkuppén, Alexander Lippisch, és Fritz Stamer, néhány repülni vágyó svéd fiúval kiegészítve. Az építés közben az ujjakat ért kalapácsütések utáni megjegyzések „szalonképesebb” változata volt a „*Hol's der Teufel*”, „ördög vigye”, amely rajta maradt névként a gépen.

Németországban 1928-ban szerezte.

Típusmegjelölést:	<i>Hol's der Teufel</i>
Név:	<i>Hol's der Teufel („Holci”</i>
Tervező:	<i>Alexander Lippisch, és Fritz Stamer</i>
	1923
Osztály:	<i>másodfokú alapkiképző gép</i>
Szárnyfesztávolság:	11,80 m
Személy:	1
Első repülés Magyarországon:	1929
Épült gépek száma:	11
Behozott gépek száma:	1

1932-ben Gyöngyösön Molnár (Hardi) Árpád új magyar rekordot repült *Hol's der Teufel* géppel, melynek időtartama 6 óra 4 perc volt.

Megépített gépek¹¹⁸:

Építő	Építés éve	Megépített gép
MOVERO műhely, Farkashegy, Budapest	1931	1
Cserkészrepülők központi műhely, Budapest	1932	1
	1933	1
	1934	1
MOVERO műhely, Gyöngyös	1932	1
248. "Vas" cserkészcsapat, Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár, asztalosműhely, Ózd	1934	1
MOVERO műhely, Esztergom	1934	1
Fa-és Fémipari Középiskola műhelye és diákjai, Miskolc	1935	1
366. "Végváry" cserkészcsapat műhely, Sopron	1938	1
BSzKRt	1938	2
Összes hazai épített		11
Behozott gépek		1

Az előző fejezetben a gépépítések között az a vitorlázógép 1934-es építési dátummal szerepelt.

A gép a kutatási anyagokban a B-0701 lajstromszámmal szerepel. A „B” a gyakorlógép jelzése. A „07” a hetedikként megalakult ózdi cserkészrepülő egyesületet jelenti! A „01” pedig azt, hogy Ózdon e kategóriában, ez az első épített gép.

¹¹⁸ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu



Repül a Hol's der Teufel (Szentsimon repülőtér)
1934 után¹¹⁹



Lajstromjel: **B-0701**

Farokjel:

Hol található most?

Gyártó: [Lippisch-Stamer](#)

Típus: [Lippisch-Stamer Hol's der Teufel](#)

Gyári szám: [ismeretlen](#)

Típusrajz: [1 db](#)

Fajta: [Vitorlázógép](#)

Hazai/Külföldi: [Hazai](#)

Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)

Üzemeltetés kezdete: [1934](#)

Üzemeltetés vége:

Megszűnés oka:

Felvéve/módosítva: [2007. 10. 22.](#)

Előző jelzések:

Következő jelzések:

Megjegyzés: "Csaba"

B-0701¹²⁰

A gyártási év egyezik, a „Csaba” név eredete egyelőre előttünk ismeretlen.

A gyártásra szintén az RMST asztalosműhelyében került sor, ahol Németh József asztalosmester irányításával, Nyulász Jenő és Jeszenák László asztalos tanulók közreműködésével, jó minőségben elkészült a vitorlázógép.

¹¹⁹ Básti József: Ózd-Bánréve. Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/>

¹²⁰ Magyar Repülés www.aviaa-info.hu

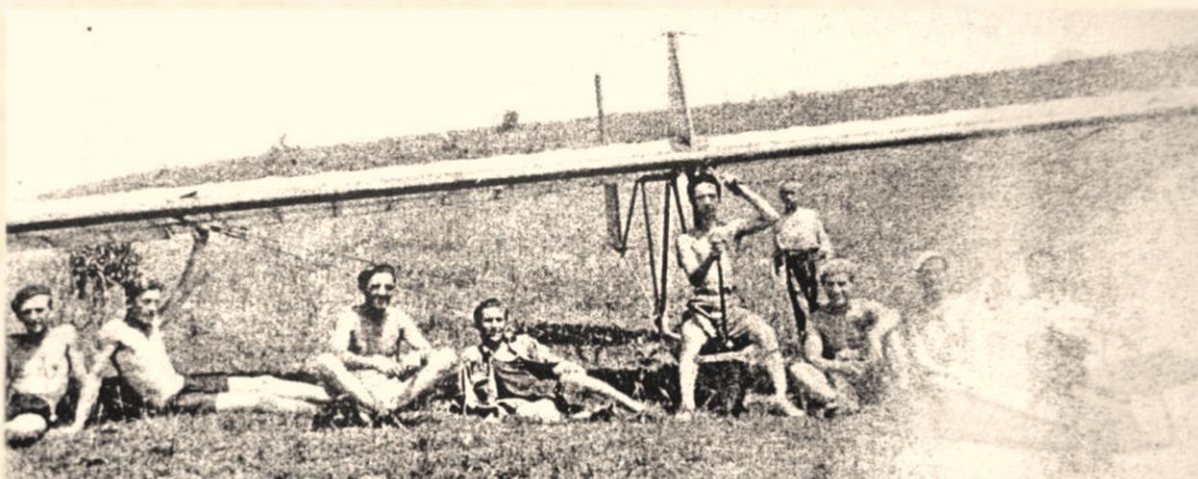


B-0701 lajstromjelű, Csaba nevű „Holci”¹²¹
(A hetedik megalakult egyesület az ózdi volt az országban!)



A kinagyított farok jel

¹²¹ Gibás Andor gyűjteménye



Az A-0702 Zögling a szentsimoni repülőtéren, 1934.

Az 1930-as évek elején a magyar Aero Szövetség, látva a vitorlázó repülőgépek különféle szakműhelyekben való építését, felkérte Rubik Ernő gépészmérnök hallgatót, hogy a vidéki üzemeket bejárva, tanácsaival segítse a gépek kivitelezését, ugyanakkor ellenőrizze is azokat. 1934-35-ben Rubik Ernő már repülőgép tervezéssel foglalkozik. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület egyik megalapítója, maga is épít az egyetemi műhelyben.



A miskolci fa- és fémipari középiskolások által épített, B-1802 lajstromú, Hol's der Teufel (Potya)¹²² a sajókápolnai téren¹²³

1931-ben megalakul a Bükk-Mátravidéki Aero Club Miskolcon.

Az 1933-as cserkész jambo-ree, Gödöllőn óriási lendületet ad a hazai cserkészrepülésnek. A megyében Miskolcon is megalakul a cser-

készrepülők másik nagy egyesülete, akik szintén sok viszontagság után kötnek ki nán, majd Miskolcon. Az itteni repülőélet több „repülőnapot”, bemutatót tett lehetővé. A távolság a két település között vonattal nem nagy, ezért feltételezzük, hogy ezeken a miskolci bemutatókon az ózdi vitorlázórepülők, cserkészek is szép számmal lehettek.

¹²² Repülőberkekben vitéz Pataky Tivadar középiskolai mérnök-igazgató beceneve ez volt. Tiszteletére a gépet így keresztelték. A gépet a miskolci Fa- és fémipari Szakiskolában (akkor ez a neve) építették, 1935. július 8-ai iskolai kiállításon mutatták be. Édesapám néhány évvel később, 1942-ben kezdte a gépiparit, az igazgató akkor is vitéz Pataky Tivadar volt, aki lelkesen toborozta Sajókápolnára őket repülni.

¹²³ id. Rónaföldi Z. Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Gépipari Középiskoláról 1942-47

Ebben az időszakban ilyen miskolci repülőnapról tudunk 1932. szeptember 18.-án (a jelenlegi repülőtéren), amelynek fő műsorszám a „Giustizia per l'Ungheria” (Igazságot Magyarországnak!) nevű repülőgép ide érkezése.

A Hol's der Teufel gumiköteles indítás

1933. június 28-án zett repülőnap, ahol Bánhidit és a Gerle-13 bemutatása történik meg, majd vitorlázógép motoros gép általi vontatása is, melyet Miskolcon még nem láttak. Több ezer néző gyönyörködött a repülésekben.

1934. október 21. A sajókápolnai repülőtér avatása, az újonnan megépült hangárral. Az avatásra megérkezik Rotter Lajos, Karakán nevű gépével, ahol szép bemutatót repül. Itt volt a Gyöngyös 33 is! Hozzávetőleg 4000 nézője lehetett az eseménynek!¹²⁴

A szentsimoni repülőtéren is a siklás és lejtővitorlázás volt a módszer. Az indításokat gumiköteles starttal végezték.

Erről szemléletesen írt Hollós Ferenc sportrepülő a Magyar Szárnyak egyik számában.

„A gumikötél (startkötél)

Tudjuk, hogy a vitorlázógépek motor hijján nem képesek önerejükből elindulni. gondoskodnunk kell tehát arról, hogy valami úton-módon a levegőbe juttassuk őket. Ott azután megmutatják, majd mit tudnak. Bizony nem nagyon maradnak el motoros társaik mögött. Fent a levegő tengerében már megtalálja az ügyes pilóta a lavírozáshoz szükséges áramlatokat, csak egyszer fent legyen. Nézzük tehát, hogy kerül a vitorlázó gép a magasba. Manapság három mód adódik a vitorlázógép indítására. Vontató motorosgéppel, csörlővontatással vagy gumikötél indítással tudjuk gépeinket a magasba küldeni. A katapult rendszert nálunk nem használják, ezt csakis tengeri hajókról való indításnál alkalmazzák, ott is motoros gépeknek kell ez a mód, mert nincs kifutáshoz szükséges terület. A vitorlázó gépeket ma jórészt gumikötél segítségével juttatjuk a levegőbe. Ismerkedjünk meg vele közelebbről.

Kezdjük tehát a gumikötél gyártásával. A szabályos előírással gumiindítókötel, amely a mai magyarországi viszonyoknak megfelel, 36 m hosszú, 18 mm vastag, 2x6 m kenderkötél toldással, kábelszívvvel és vonóhoroggal ellátott gumikötél, amelyet itthon, magyar nyersanyagból, magyar munkáskezekkel a Reich gyár állít elő. E gumikötélhez 7 fféle nyersanyagot használunk: magát az elemi gumiszálakat, kétféle (belül nyers, kívül szürkére festett és preparált) pamutfonalat, kenderkötelet, kenderspárgát, kábelszívet és vonóhorgot. A gyártás első

¹²⁴ A miskolci sportrepülés története (A könyvben B-1801 a lajstromszám, a fényképen viszont egyértelműen B-1802.)

fázisa, hogy a vékony gumiszálakat megfelelő mennyiségben egymás mellé gyűjtjük, pászmában egyesítjük, felorsózzuk és teljesen kifeszített állapotban a zsinórverőgép alá helyezzük, úgy hogy a pászma kezdő végét a gépre erősítjük. A gépet felszereljük, először a belső — nyersszínű, sodrottszálú — pamutfonallal, majd pedig a külső — szürkeshínű, sodrottszálú, preparált — pamutfonallal. A gép megindítása után a külső és belső szövedéket egyenletesen ráfonja a gumibélre és így készíti el a folyóméterben fekvő gumikötelet. A gyártás teljesen megnyújtott állapotban történik, kellő beállítással úgy, hogy a kötél a munkafelvétel és teherbírás követelményeinek megfeleljen. A 18 mm átmérőjű gumikötélnek 220–250 kg terhelést kell 100% megnyúláshoz, a munkafelvétele pedig 90 kg/cm. A kötélnak kívül-belül sérülésmentesnek kell lennie, az átvételnél plusz-minusz 10% eltérés megengedett.

Most tehát meg volna a gumikötél folyóméterben, ezt azonban ki kell készítenünk, hogy azzal indítani lehessen.

Megfelezzük tehát pontosan, a felezőpontra illesztjük a kábelszívet, amelybe már előzőleg belehelyeztük a jól és pontosan hegesztett vonóhorgot. A kötelet erősen meghúzott állapotban kötözzük el a kábelszív alatt, kenderspárgával való rácsavarással. Ezután a kötél két végét hurokká képezzük ki, abba belerősítjük a két kenderkötelet, amelyeken méterenként csomót kötünk az erőteljesebb kézfogás céljára. Ezzel kész is az indítókötél, mehetünk vele gyakorlatozni.

Szólnunk kell azonban még valamit a gumikötelekkel való bánásmódról is, mert e téren nagy a tájékozatlanság.

A gumi maga nagy hidegre épűgy, mint nagy melegre erősen reagál. Mivel a kötél nagyrészen gumiból áll, nagy körültekintéssel kell azt kezelni, nehogy idő előtt menjen tönkre.

Óvjuk tehát hidegtől, melegtől; téli üzemnél ne hagyjuk hóban feküdni, éjjelre ne hagyjuk a hangárban, vagy olyan helyen, ahol fagypont alá száll a hőmérséklet. Kályha közepében ne akaszszuk fel magasra, nyáron ne hagyjuk a tűző napon, forró sziklán. Ezenkívül még valamit. Bánjunk vele kíméletesen. ne vonsozzuk a földön, hanem vigyük kézben, ne dobáljuk éles köveken, tüskés bokrokba, mert nem vasból van a borítása, hanem textilanyagból, aminek árt minden ilyen mechanikai behatás.

Ha ezeket a jótanácsokat megfogadjuk, kétannyi ideig fog tartani kötelünk, mint eddig. Fogadjuk barátunkká ezt a fontos kelléket is, akár a gépeket, hálás lesz érte. A gumikötélre is áll a régi latin közmondás: *Mens sana in corpore sano*, — csak kissé át kell alakítanunk, hozzáidomítanunk a helyzethez. Ép lélekkel vegyük kézbe, éptestű gumikötelőnk, ne dobálva, nyúzva és a kötél ép testében ép marad a lelke, a gumija. ¹²⁵

Az ózdi vitorlázórepülőkhöz az 1936-os évre a következők csatlakoztak még: ¹²⁶

¹²⁵ Magyar Szárnyak

¹²⁶ Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/>

Itt azonban Józsi bácsival vitatkoznom kell. Nem hiszem, hogy a két somsályi repülő Éles Jenő és Sefcsik József 1934-ben épített gépükkel úgy csatlakoztak volna az ózdi cserkészrepülőkhöz, hogy ők csak 1936-ban kezdenek el repülni! A korabeli leírások szerint 1934-ben már három Zöglingről esik szó a repülések kapcsán és Szentsimonban is három repült. A két somsályi fiatal csatlakozási éve tehát 1934.

Éles Jenő	Sefcsik József
Farkas Ferenc	Tompos János
Vámos József	

Az ózdi sportrepülők ekkor jó időre megtalálták repülőterüket Szentsimon község mellett. A pályairány K-Ny-i volt. A fa-szerkezetű hangár is megépült, megkímélve a repülőket, a gépet folyamatos szét- és összeszerelésétől. A fahangár egészen 1943-ig maradt a helyén, akkor lebontották és az ózdi cserkészotthon udvarán állították fel. Amint azt már említettük, hogy hangár volt, nagyon nagy szó volt abban az időben! A fővároson kívül, a vidéki cserkészrepülőknek csak Ózdon volt ilyen, erről be is számolt a Magyar Cserkész 1937. december 15-i száma.



Téli repülési nap Zöglinggel, A-0701.
Szentsimon, 1936. 12. 12.¹²⁷

„Első találkozásom a vitorlázó repülőgéppel gyermekkoromban történt. Nagyszüleimnél nyaraltam Szentsimonyban, és a falu határában a hegyoldalon állt egy magányos hangár, amit többször is meglátogattam, mert az ózdi cserkészrepülők abban tárolták gépeiket. Nem volt szerencsém, repülni nem láttam egyet sem, csak a fahangár résein leskelődtem.”¹²⁸

A repülési kedv nem csökken, egyre jönnek az újabb és újabb rekordok. Az 1936-os berlini olimpia kimagasló magyar sikereket hoz vitorlázórepülő sportunknak és a világ figyelmét Magyarországra irányítja. Mint három évvel korábban a cserkész jamboreen, most is Rotter Lajos az, aki a diadalt aratja. Amint arról a magyar vitorlázórepülés rövid összefoglalójában megemlékeztünk, elkészül a Karakán alapján a még jobb Nemere. Ezzel az olimpia helyszínéről, Berlinből, gyenge időjárási viszonyok mellett, Rotter előre bejelentett céltávot repül Kielbe.

A repülés 12³⁰ –tól 16³⁵-ig tart. Ez 4⁰⁵ órás repülés, a táv 336 km, megdől a németek 326 km rekordja. Ez 82,3 km/h sebességet jelent. Rotter felfedezi a „delfinezést”, mellyel messze megelőzi korát!

¹²⁷ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

¹²⁸ Mandl Ernő

A sajtó, a film tele van az esemény méltatásával.

**1937. július 1.
Taglétszám kimutatás
1931-1936 között¹²⁹**

Természetesen hozzájárul ehhez a német propaganda is, amely a berlini olimpiát a leg-leg-leg sportversenynek kívánja beállítani. Ez azonban a magyar érdemeiből nem von le semmit! 1936-ban a hazai eredményeink teljesítményrepülésben a világranglista második helyét eredményezik nekünk, messze megelőzve nagyon nagy és igen gazdag országokat.

A jobb olvashatóság miatt táblázatban foglaltuk össze a korabeli kimutatást.

Ózd 1937. jún. 26.

Taglétszám kimutatás 1931-től 1936-ig.

1931. évben			
1932. évben	1 "A" vizsgás		
	15 kiképzés alatt.	16	
1933. évben	2 "B" vizsgás		
	18 "A"		
	8 kiképzés alatt.	20	
1934. évben	4 "B" vizsgás		
	13 "A"		
	13 kiképzés alatt.	30	
1935. évben	4 "B" vizsgás		
	13 "A"		
	14 kiképzés alatt.	31	
1936. évben	4 "B" vizsgás		
	6 "A" vizsgás		
	24 kiképzés alatt.	34	

Ózd, 1937. július 1.

repülő oktató.

Év	Kiképzés alatt	A vizsgás	B vizsgás	Összesen
1931	-	-	-	-
1932	15	1	-	16
1933	8	10	2	20
1934	13	13	4	30
1935	14	13	4	31
1936	24	6	4	34

A vitorlázórepülők újabb erőt merítenek a sikerből. Nincs másként ez Ózdon sem, jó lenne azonban már egy nagyobb teljesítményű gép is, a gyakorlott vitorlázórepülőknek.

1932-ben a LÜH¹³⁰ megvásárolta a *Grunau Baby-IIA* gyártási engedélyét, és már 1934-re megépítettek 5 gépet a Magyar Repülőgépjavító Üzem, székesfehérvári műhelyeiben. A vitorlázógépeket adományként kapták meg a klubok, amelyek főleg budapestiek voltak.

¹²⁹ Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/>

¹³⁰ Légügyi Hivatal

Egy-egy *Grunau Baby-IIA* került a *MÁVAERO*¹³¹-hoz, a *MOVERO* Budapest és a *MOVERO* Gyöngyös egyesületekhez. A fennmaradó két gépet a cserkészrepülők kapták meg Budapesten, 1935-ben. A vitorlázógép nagyon népszerű lett a repülők körében További 3 gépet más repülőklubok építettek meg. Ebből az egyik az Ózdon épített gép volt!

Az elhatározást tett követi. A gyár műhelyében 1937-ben hozzákezdtek egy *Grunau-Baby* vitorlázógép építéséhez, ami 1938-ban el is készült. Ekkor már az asztalosműhely helyettes vezetője Makra Pál, aki maga is szintén repült. Így a géppark 1938-ban már három db Zögling, egy Hol's der Teufel és egy *Grunau-Baby*- re gyarapszik.

Az akkori viszonyok között ez már „teljesítmény” gépnek számított.

1936-ban *Wolf Hirth*¹³² részt vett az *ISTUS*¹³³ kongresszuson, Budapesten. A Mátyásföld repülőtéren ő repült elsőnek, csörlővel, a cserkészrepülők egyik *Grunau Baby- IIA* gépén, egy bemutató repülést. Ő azonban teljesen összetörte ezt a gépet, amikor kismagasságon nem volt képes egy loopingból a gépet kivenni. Súlyos sérüléseket szenvedett, olyannyira, hogy bár felépült, de a sérülései élete végéig kísérték. A gépet selejtezni kellett. *Wolf Hirth* később, hogy a kárt megtérítse, egy *Gö-1-Wolf* vitorlázógépet adományozott a cserkészrepülőknek.¹³⁴

Megépített gépek¹³⁵:

Építő	Építés éve	Megépített gép
Magyar Repülőgépjavító Üzem, Székesfehérvár	1934	5
BSzKRt	1937	1
13. "Ezermester" fiú cserkészcsapat, MÁVAG műhely, Budapest	1938	1
248. "Vas" fiú cserkészcsapat Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár, asztalosműhely, Ózd	1938	1
Összes hazai épített		8
Behozott gépek		4

„A *Grunau Baby* elkészülte után, a Cserkészotthonba vittük át a gépet. A következő vasárnap vállon-kézben vittük a szentsimoni hangárhoz és ott raktuk össze. Ez a gép már igazi repülőgép volt. Teljesen zárt kabinja volt, egy-egy tartódúc tartotta a szárnyakat, a kormányhuzalok nem voltak láthatók. Ezüst színe jól mutatott a zöld gyepen. Siklószáma is már több, min, 20 méter volt. (1 méterről 20 métert siklott.) Teljes műszerezettséggel volt felszerelve – 7 db – még időóra is volt benne. Igaz ezeket a műszereket nemigen vettük igénybe, hiszen ezen a

¹³¹ A Magyar Királyi Államvasutak repülőklubja Budapesten

¹³² Repülőgép tervező, vitorlázórepülő (1900-1959), a vitorlázórepülés elméletével, gyakorlatával foglalkozott.

¹³³ Internationale Studienkommission für Segelflug (a vitorlázórepülés tanulmányozására létrehozott nemzetközi bizottság) 1930-1948 között működött, hazánk is az alapító tagok között volt.

¹³⁴ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. 103.

¹³⁵ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

terepen a 100 méter magasságot sem tudtuk elérni. Egyedül a magasságmérőt nézegettük, vagy a sebességmérőt...¹³⁶

Mindeközben az országban politikai síkon is folyik a küzdelem a repülősport anyagi, technikai hátterének biztosítása érdekében. Minden térség, minden megye fel tudja sorolni azokat a személyeket, akik sokat tettek ezért. Ózdon ezt a feladatot az RMST (RIMA) mindenkori vezérkara, valamint a város vezetői, és a cserkészvezetők vállalták fel. Országos szinten egészen az Alsó- és Felsőházi vitákig éleződtek ezek a kérdések. Érdekes ezekből néhány szemelvényt megtekinteni, mert ezeket elolvasva, kicsit gondolkozva, azt tapasztalhatjuk, hogy a világ időről, időre ismétli önmagát. Az elkövetett hibák „időtlenek”, újra és újra ismétlődnek hazánkban! A részletes anyagok a függelékben, teljes terjedelemben elolvashatók.

Kóródi Katona János¹³⁷

„T. Ház! A cím részletes tárgyalásánál bátor leszek a Képviselőház figyelmét a magyar életnek egy aktuális problémájára felhívni, ez pedig a légi forgalom, az aviatika kérdése. Igaz örömmel állapítom meg, hogy ennek az elkövetkezendő költségvetési évnek költségvetésében erre 325.000 pengővel több van felvéve, mint az előző években, de ez még mindig kevés ahhoz az óriási haladáshoz, amellyel az összes európai államok úgy a légiforgalom, mint a hadi légügy tekintetében bennünket megelőztek, amely megelőzés ráknézve határozottan nagy veszedelemeket rejt magában. Az aviatika egyike azoknak a sportoknak, amelyek teljesen megfelelnek a magyar mentalitásnak, a magyar gondolkodásnak. Az aviatika, éppúgy, mint a vívás és a lovaglás, bizonyos bravúrt, bizonyos lelkiegyensúlyt és elszántságot kíván. Éppen így az aviatika, a légi sport bizonyos készséget, bizonyos lelki egyensúlyt kíván attól, aki ennek a sportnak a művelője. Ezért felel meg sokkal inkább a magyar természetnek, mint egy olyan idegenből importált durva sport, mint például a box.

Ezen a téren mégis meglehetősen hátramaradott állapotban vagyunk. Nem tudom, ellenőrizhetők-e azok az adatok, amelyek tudomásomra jutottak és amelyek szerint a kereskedelmi tárca költségvetésébe 1933-ban felvett 6,700.000 pengő és az előző 1932. évben felvett 6,500.000 pengő helyett csupán 4,5 millió pengő került felhasználásra a légügyi hivatal költségvetésében. A légügyi hivatal körülbelül 1000 embert foglalkoztat, ezek az emberek azonban tényleg, de facto nincsenek elegendőképpen foglalkoztatva. A németeknek olyan hatalmas az áldozatkészségük, hogy egy versenyre például 55.000 márkát költenek el...

...Rendkívüli hiánya a magyar aviatikának az, hogy nincs megfelelő repülőtere. A mátyásföldi repülőtér egyáltalán nem alkalmas arra, hogy aviatikánk megfelelően fejlődhesék. Aviatikusaink a csepeli félsziget északi részét tartják a legalkalmasabb helynek. Szerény nézetem szerint ennek a repülőtérnek megépítése nemcsak az államra kell, hogy háruljon, hiszen Budapest székesfővárosnak is eminens érdeke, hogy ez a repülőtér létesüljön...

...Ha összehasonlítjuk a különböző államok költségvetéseiben azokat az összegeket, amelyek az aviatikához való hozzájárulásnál egy-egy lakosra esnek, akkor azt találjuk, hogy

¹³⁶ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

¹³⁷ Képviselőházi napló, 1931. XXII. kötet • 1934. május 01. - 1934. május 16. • 1931-277 (1931-XXII-412) Az országgyűlés képviselőházának 277. ülése 1934. évi május hó 15-én, kedden. A képviselő jogász, Szent Korona Szövetség, Ébredő Magyarok Egyesület, Nemzeti Összetartás Köre.

míg Magyarországon minden lakos 50 fillérrel járul hozzá az aviatikához, addig Csehországban már 1920-tól kezdve minden lakos 6 pengővel járul hozzá, Franciaországban 9 pengővel, Németországban pedig 4 márkával, ami körülbelül 6 pengőt jelent. Magyarországon a mi szerény viszonyaink mellett véleményem szerint 2 pengős fejenkénti hozzájárulással lehetne aviatikánkat teljesen kifejleszteni. Igaz ugyan, hogy a párizsi egyezmény sok tekintetben akadály a annak, hogy aviatikánk kifejlődjön, de a párizsi egyezmény nem olyan szigorú, mint ahogyan egyesek hirdetik, mert csupán azt mondja, hogy olyan hadigépek építése tilos, amelyekbe fegyverek és pedig védő vagy támadó fegyverek vannak beépítve, tehát repülőgépek építését támadó vagy védő fegyverek nélkül végeredményben a párizsi egyezmény nem tiltja....

...A motornélküli repülés ügye meg különösen kezdetleges állapotban van. Az alatt az idő alatt, mialatt nálunk még az önálló motornélküli repülés sem fejlődött ki, külföldön a csoportos, rajban való motornélküli repülés már csodálatraméltó fejlődést ért el, pedig a repülés terén a fegyelmezett együttműködés szempontjából volna szükség a csoportos rajonkénti motornélküli repülésre.

Hogy a külföldi aviatika milyen óriási aranyokat ért el, azt semmi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy Oroszországban egy év alatt 300.000 embert iskoláznak ki teljes tökéletességig a motornélküli repülésben. A turisztika és az idegenforgalom szempontjából is rengeteg sokat jelent az aviatika.

Érdekes, t. Ház, és azt megbízható adatok alapján állítom, hogy a magyar légierőről, amelyekkel a valóságban rendelkezünk, a külföldnek téves tudomásai vannak. Azt hiszik, hogy mi kaptunk valahonnan repülőgépeket és megfelelő anyagokat, holott a mi egész repülőgép állományunk meglehetősen primitív és gyenge fokon áll. Érdekes az is, hogy az angolok a magánrepülőgépek tulajdonosait is bevonták a hazai légvédelem keretébe. Megoldatlan azután nálunk például a légügyi biztosítás ügye is, a vámtételek pedig aránylag nagyobbak a repülőgépeknél, mint az autómobiloknál. Egy 22.000 pengős gépnél például 7.000 pengő a vámtétel....

...Az aviatikai tudomány is meglehetősen gyöngye lábon áll Magyarországon. Bár több ízben felvételre már a költségvetési tervekbe az, hogy a Műegyetemen tanszéket állítanak fel az aviatikára, azt mégsem állították fel. Azon kívül még egy külön aviatikai laboratóriumra is van szükség. Jellemző dolog, hogy olyan kiváló aviatikus tervezőnk és szakértőnk, mint például Hüttl Dezső mérnök, egy 75 pengős havifizetési állásban van. Eotter, a legjobb magyar konstruktőr, az Orionnál van, az aviatikától teljesen független iparágnál helyezkedett el, és csak amikor hivatalos óráit eltöltötte, akkor foglalkozhatik külön aviatikával. Bánhidy, a kiváló repülőnk, kizárólag tanulmányi segélyből él....

...T. Ház! Ezekben voltam bátor előadni azokat a gondolatokat, amelyek a magyar aviatikára vonatkoznak. Bevallom, laikus vagyok, de amikor beletekint az ember a külföldi aviatika statisztikájába, s látja annak óriási fejlődését, akkor lehetetlenség, hogy szomorúsággal ne nézze a magyar aviatikai viszonyokat. A jövő az aviatika felé kényszeríti a magyar nemzetet, ezt vagyok bátor nemcsak a m. kir. kormány és a mélyen t. kereskedelemügyi miniszter úr figyelmébe, hanem innen a törvényhozás terméből az egész magyar társadalomnak is a figyelmébe ajánlani. A címet elfogadom. (Élénk helyeslés és taps a jobboldalon.)”

Szedes János¹³⁸

„.... Én felszólalásomban a levegő óceánjába kívánok felemelkedni, ahol semmi más féle forgalmi és közlekedési akadály nincs s a repülésről, a légiközlekedésnek messze kiható fontosságú kérdéséről kívánok beszélni...

...Kérdelem azonban, tisztelt Ház, hogy ha nem is csinálhatunk légihaderőt, ha azt nem is építhetjük ki, mégis mi akadályoz meg bennünket abban, hogy megvalósítsuk a magyar légiforgalmat, hogy sportrepülést csináljunk, hogy a vitorlázó repülésnek tegyünk szolgálatot, hogy a repülőgép-modellezésen keresztül megvalósítsuk azt a polgári aviatikát, amely nélkül katonai aviatika el nem képzelhető, amely nélkül minden katonai aviatika csak üvegházi növény marad, azt a polgári aviatikát, amelyre múlhatatlanul szükségünk van ma, amikor a technika. forradalmi korában élünk, amikor a repülés és a légi közlekedés nemcsak nemzetvédelmi szempontból fontos, mint nemzetvédelmi eszköz, hanem mint forgalmi eszköz is múlhatatlanul szükséges és mindnagyobb jelentőségre tesz szert?

T. Ház! A légi közlekedés és a magyar légiforgalom megteremtésének érdekében vannak olyan dolgok, amelyeket mai köztudatunk mellett is megtehetnénk, ha nem mindig nagyvonalú megoldások után szaladnánk. Itt van a repülőgép-modellezés, amelyet a középiskolák V. osztályától kezdve igenis, tanítani lehetne, nem elaprózott órákon, hanem külön órákon, olyan tantervekkel, akik megelőzőleg központi kiképzésben részesültek.

Valamennyien tudjuk, hogy a mélyen tisztelt kultuszminister úr csak a napokban jött vissza Németországból, ahol a magyar-német kulturkapcsolatok kimélyítésén fáradozott. Egyszerű nyelven szólva, a kulturkapcsolatoknak ez a kimélyítése azt jelenti, hogy a kultúrát kicseréljük, de szerintem nemcsak a kultúrát, hanem a kultúra eszközeit és módszereit is és amikor ott a mélyen tisztelt kultuszminister urat, mint a magyar állam képviselőjét, de bizonyára mint tudományunk egyik kiválóságát is olyan nagy ünneplésben részesítették és amikor a kulturkapcsolatok fejlesztését és a kultureszközök kicserélését tárgyalta ott, nem tudom, tudomást szerzett-e arról a vaskos könyvről, amely a német iskolákban meg van honosítva, arról a vaskos könyvről, amelyben a repülőgép-modellezést tanítják!

A repülőgép-modellezésben jártas ifjúságot a VII. osztálytól kezdve a vitorlázó repülésben kellene kiképezni, abban a vitorlázó repülősportban, amelynek jelentőségét Németországban fedezték fel, amelynek terén Németországban és már az egész világon óriási eredményeket értek el és amely vitorlázó repülősportról annak egyik leghíresebb, nemcsak európai, hanem világhírű tekintélye, Georgi professzor állapította meg azt, hogy a vitorlázó repülés, a motornélküli repülés, gyermekiskolája a motorrepülésnek.

A vitorlázó repülőkből kell a főiskolába felkerültek közül kiválogatni, különösen a műegyetem gépészmérnöki szakán, azokat, akiket azután a sportrepülésbe bekapcsolunk és a sportrepülés apostolaivá és munkásaivá tesszük. E tekintetben meg kell emlékeznem a műegyetemi sportrepülő egyesületről, amely 1921 óta nagyszerű eredményeket ért el, amely nemcsak repülőgépeket szerkesztett, tervezett és épített szép számban, de a sporteredmények terén is kiváló teljesítményeket mutatott fel. Ez az alapépítmény. A sportrepülés, a vitorlázó repülés, a modellezés az, amely nélkül légi forgalmat nem tudunk megvalósítani. Nagyon jól tudom, hogy erre történtek itt kísérletek, ezek a kísérletek azonban szerintem nem voltak meg-

¹³⁸ Okleveles gépészmérnök, kormányfőtanácsos. A MOVE aktív tagja, majd elnöke. Képviselőházi napló, 1935. VIII. kötet • 1936. május 19. - 1936. június 6. • 1935-141 (1935-VIII-543)

felelők. Nem voltak megfelelők azért, mert hiába létesítettük azokat az aeroklubokat Pécsen, Szombathelyen, Székesfehérváron, Szegeden, Debrecenben és Miskolcon, ha a gépek nem voltak megfelelők.

Nemcsak hogy nem volt meg a gazdasági szükséglet a rövid távolságok miatt, de nem volt meg az a lelki szükséglet sem, amely nélkül Magyarországon légi forgalmat és légiközlekedést megvalósítani nem lehet....”

Dr Ember Sándor¹³⁹

„....A repülés Magyarországon a 30-as évek elején ért végre ismét olyan stádiumba egy pár szorgalmas és — mondhatni — a szájuktól elvont falatok árából építő szerény mérnöknek kísérlete folytán, amilyen volt például Bánhidy Antalnak, ennek a lelkes magyar mérnöknek

Gerléje, hogy végre elmondhattuk azt, hogy van olyan komoly repülőgép-konstrukció, még pedig magyar konstrukció, amely nemcsak a levegőt állja, hanem megérdemli azt is, hogy vele komolyan foglalkozzanak, hogy gyártására lehetőséget biztosítsanak.

Sajnos, a 30-as évek után beállott gazdasági krízis megint nagy akadálya volt a magyar sportrepülés, a magyar civilrepülés fejlődésének. Katonai repülésről nem lehet szó, a katonai repülés megorganizálása Magyarországnak még mindig tilos; a civilrepülést pedig egyrészt a társadalomnak éppen ez a repüléssel szemben való letargiája és a gazdasági erők hiánya akadályozta. Hála néhány egészen kiváló repülésügyi szakembernek, a legutóbbi időkben végre a magyar civilrepülés, a magyar sportrepülés eljutott odáig, hogy remélhetjük, hogy a közeljövőben mi is komoly, számottevő tényezői lehetünk az európai sportrepülésnek.

Amikor sportrepülésről beszélek, ne méltóztassanak valami sportszerű játékra gondolni, hogy a sportrepülés olyan kirándulás a levegőbe, mint például a turisztika. A sportrepülés alatt értjük azt a kísérleti repülést, amelyet kevés lóerejű, de aránylag nagy teljesítőképességű gépeken végeznek és kell, hogy végezzenek mindazok, akik bármiféle komoly repülési feladat elvégzésére vállalkoznak, annak elvégzésére magukat előkészítik, legyen az katonai repülés, vagy a polgári kereskedelmi forgalom céljaira szolgáló repülés. A sportrepülés minden repülésnek az iskolája; a sportrepülés megismerését jelenti a levegőnek mindazok számára, akik a repüléssel bármiféle komoly formában akarnak később, vagy egyidejűleg foglalkozni.

Németországban a repülés szervezete elérkezett már addig, hogy alig van nagyváros, ahol ne lennének saját gépekkel, még pedig korszerű gépekkel felszerelt klubok, amelyek egész rendes, komoly, nemzeti feladatként a jelentkezők közül szelektálják azokat, akikre később komoly repülési feladatot lehet bízni. Amikor az ember megérkezik egy nagy németországi repülőterre, — azért idézem éppen Németországot, mert hiszen Németországot, mint előbb említettem, a békeszerződések ebben a tekintetben épúgy sújtották, mint Magyarországot — sőt tovább megyek, még az aránylag szegény Ausztriában is, minden repülőteren ott látja az ember a hangárok sorozatát, bennük a korszerű, modern, jó gépek sokaságát, és alig múlik el reggel és alig múlik el délután, repülésre alkalmas időben, hogy ne látná az ember, hogy a polgárembereknek, a fiatal embereknek és élemedett embereknek sokasága megy ki és végzi el

¹³⁹ Ügyvéd, a Nemzeti Egység Párt képviselője. A Nemzeti Repülőalap törvényi előterjesztője, a Magyar Aero Szövetség társelnöke, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap intézőbizottsági tagja, a magyar repülés elkötelezett híve. Képviselőházi napló, 1935. IX. kötet • 1936. június 8. - 1936. június 26. • 1935-143 (1935-IX-46)

azt a gyakorlati repülést, amelynek célja egyrészt a gyakorlatban tartás, másrészt pedig újabb tapasztalatok szerzése.

Sajnos, nálunk Magyarországon a repülés éppen anyagi támogatás híján még rendkívüli szegényes és szerény eszközökre van szorítva. A múlt esztendő hozott ebben némi változást, amikor az, hogy a légügyeknek vezetését egy egészen kiváló gyakorlati és a sportszerű repülés iránt nagy megértéssel bíró repülő vette át, lendületet adott ennek, aminek eredményeképpen máris jelentkezett a társadalom részéről az áldozatkészség, és elérhettük azt, hogy néhány lelkes fiatalember megkapta azt a pár első gépet, amellyel Magyarország, ha a dolog a kellő mederben fog tovább fejlődni, megjelenhetik a nemzetközi nagy repülő konkurrenciakon és megmutathatja, hogy Magyarország ennek a hosszú időn keresztül való elnyomatásnak ellenére is rendelkezik azokkal az erényekkel és készségekkel, amelyek remélhetővé teszik nekünk, hogy legelső adandó alkalommal igen komoly repülési eredményhez tudunk eljutni.

Magyarországon a repülés fejlődésének az útja ma még a társadalom támogatásán keresztül vezet. Bemérjük, hogy azok a korlátozó rendelkezések, amelyek a hatóságoknak megtiltják, hogy akár egyesületeket, akár magánosokat repülési eszközök beszerzésében támogassanak, a békeszerződésnek egyéb más korlátozó rendelkezéseivel együtt lassanként a múlté lesznek. De addig is, amíg mi ezt elérhetjük, várjuk és kérjük a társadalomtól, hogy amikor hozzá fordulunk, igenis támogatni fogja anyagi áldozatokkal azokat az egyesületeket, támogatni fogja azokat az egyesületeket, azokat a szervezeteket, amelyek a gépeket építik, amelyek a gépek beszerzése útján akarják tagjaiknak lehetővé tenni, hogy amikor elkövetkezik az idő, amikor magyar repülőkre lesz szükség, egy erre felkészült, kellően a levegőhöz szokott és kioktatott pilóta kart tudjanak rendelkezésre bocsátani.

Végtelenül sajnálom, hogy mai beszédidőm az éjféle órákba nyúlik bele. Nem azt mondom, hogy egy első felszólalásnak igénye lehetne arra, hogy a Házban nagy hallgatóság vegye körül. Mindenesetre azonban a helyzet az, hogy egy első felszólalás csak akkor tudja a kellő pszichikai hatást úgy a szónokra, mint pedig a hallgatóságra kifejteni, ha megvan a lehetősége annak, hogy itt friss érdeklődés kíséri azokat, amiket a szónok elmond. (Jenes András: Nincsenek itt a kollégák, a kisgazdák! — Dinnyés Lajos: Leintettek minket!)

Bár az óra még nem mutatja az éjfél, beszédemet befejezem azzal, hogy az appropriates javaslatot, természetesen nemcsak pártállásomnál fogva, de annál fogva is, mert meggyőződésem az, hogy az a kormány, amely ezt előterjesztette, a jelen viszonyok között megérdemli a parlament bizalmát, elfogadom.

(Élénk helyeslés és taps a jobboldalon és a középen. — A szónokot számosan üdvözik.)

1937. június 20-án avatták fel Budapest új közforgalmú repülőterét Budaörsön. A korabeli tudósítások megemlékeznek arról, hogy az avatás alkalmából repülőbemutató volt, ahol azonban alig volt sportrepülő szereplő. A bemutató nagyját olasz, német, osztrák repülő, erőfitogtató hadirepülő bemutatói tették ki.¹⁴⁰ A sportrepülők közül a cserkészrepülők képviselték magukat. Érdekes módon ezen a bemutaton ott voltak az ózdi cserkészrepülők is a

¹⁴⁰ Csanádi – Nagyvárad – Winkler: A magyar repülés története

„Somsály” nevű, A-0703 jelű, Zögling gépükkel! A Zögling mellett a cserkészrepülők „Rhönadler” gépe látható.¹⁴¹

Magam részéről viszont úgy gondolom, hogy a fénykép nem a jelzett időpontban készült, hanem 1938. április 24-én, amikor is Budaörsön cserkészrepülő bemutatót tartottak. Ekkor adták át a lengyel cserkészrepülők a „Czuwaj” nevű gépet a mieinknek. A rendezvényt maga Horthy Miklós kormányzó is megtisztelte.¹⁴²



Az ózdi cserkészrepülők „Somsály” nevű Zöglingje, a Budaörsi repülőtér avatóján¹⁴³

A következő képen az „Ózd” nevű gép látható, ez a fénykép a szentsimoni repülőtéren készült 1940-ben, a gépen már új lajstromjel van¹⁴⁴ (C-0701 a korábbi jelzés)

1939-ig a siklógépek

„A”, az iskola vitorlázógépek „B”, a teljesítménygépek „C” betűjelzéssel kezdődtek. A betűjelzés után négy számból az első kettő a géptulajdonos egyesület alapítási sorszámát rögzítette. A további két szám pedig az azonos típusból a tulajdonukban levőket sorszámozta.

A gépek 1939-től új lajstromozást kaptak. Itt már „HA” betűjelzés utalt az országra, a négytagú számcsoporthoz megmaradt, viszont jelentése és jelzése más, mint korábban. Az „1” első szám a siklógépet, a „2” a gyakorlót, a „3” a teljesítménygépet jelentette. A három utolsó szám a sorozat országos számait mutatta.

A gép az „Ózd” nevet viselte. A képen a lajstromjelből „HA-...010” rész látható. Mivel teljesítménygépről van szó, ezért az első szám hármas lehet, a lajstromjel tehát HA-3010.

A képen jól látható a cserkészrepülők, akkor rendszeresített ruhája is. Krémszínű overall – felső részén sasszárny, középen cserkészliliom – krémszínű svájci sapka, elől sasszárny, lilommal és a cserkész nadrág, a szintén fémcsatos, lilomos derékszíjjal.

¹⁴¹ Mitter Imre: A magyar vitorlázórepülés képes története. Amennyiben a hivatkozott könyvben jelzett helyen és időpontban készült a fénykép, akkor ez a „Cserkész”, később „Turul” nevű, RA-35 Rhönadler, a HA-4025(1) lehetett. Ebben az esetben viszont az *avia-info* listában szereplő 1940-es üzembe helyezési dátum, nem lehet jó!

¹⁴² Dr. Takács Lászlónak a budaörsi repülőtér történetével foglalkozó könyvére hivatkozva. Aero Magazin 2012. július.

¹⁴³ Mitter Imre: A magyar vitorlázórepülés képes története

¹⁴⁴ Básti József: Ózd-Bánréve. Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/>

Nincs kép

Lajstromjel: C-0701

Farokjel:

Hol található most?

Gyártó: [Schneider](#)Típus: [Schneider Grunau Baby](#)Altípus: [Schneider Grunau Baby IIa](#)Gyári szám: [ismeretlen](#)Típusrajz: [1 db](#)Fajta: [Vitorlázógép](#)Hazai/Külföldi: [Hazai](#)Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)Üzemeltetés kezdete: [1938](#)Üzemeltetés vége: [1939](#)Megszűnés oka: [Átlajstromozták](#)Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)

Előző jelzések:

Következő jelzések: [HA-3010](#)

Megjegyzés: "Ózd"

Az „Ózd” nevű Grunau Baby adatai, C-0701 lajstromszám¹⁴⁵

Ózdon, 1938-ban épült Grunau Baby, az ózdi cserkészrepülőkkal.

A kép 1940-ben készült, a szentsimoni repülőtéren.

Balról-jobbra: Nagy Mihály László, Varga Tibor, Cseke Viktor,
a gépben Buris Jenő, Básti József, Major Béla, Bretán József, Köntös László.

¹⁴⁵ www.avia-info.hu

Nincs kép	Lajstromjel: HA-3010 Farokjel: Hol található most? Gyártó: Schneider Típus: Schneider Grunau Baby Altípus: Schneider Grunau Baby IIA Gyári szám: ismeretlen Típusrajz: 1 db Fajta: Vitorlázógép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: 1939 Üzemeltetés vége: 1948 Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: 2010. 07. 27. Előző jelzések: C-0701 Következő jelzések: Megjegyzés: "Ózd"
-----------	--

Átlajstromozás HA-3010 jelre 1939-ben¹⁴⁶

Ez a gép a maga korában egészen kiváló volt. A miskolciak közül, akik szintén ekkor rendszeresítik ezt a típust, a sajókápolnai repülőtéren több szép teljesítményt repülnek.

✓ 1938. március 27.

Kökény Béla a vasgyári 750. számú Nagy Lajos király cserkészcsapat repülőrajának parancsnoka, 5 és fél órát repült Sajókápolnán a C – 1801 (HA – 3003) „Jó szerencsét” nevű, *Grunau Baby-IIA* géppel.¹⁴⁷ Ez a gép itt is az első teljesítménygép, előtte Kökény Bélának a legjobb repült ideje mindössze 15 perc!

✓ 1939. április 20.

Studzeni József, délelőtt 8⁰⁰ – 13¹⁵ időszakban, 1000 m feletti magassággal 5 óra igazolt repült időt vitorlázott, erős északnyugati szélben.

Ugyanezen a napon Soltész Bertalan, szintén északnyugati szélben, 14⁰⁰ – 19¹⁵ között szintén 5 órát repült, 1000 m felett. Mindezt a C – 1801 (HA – 3003) „Jó szerencsét” nevű, *Grunau Baby-IIA* géppel.

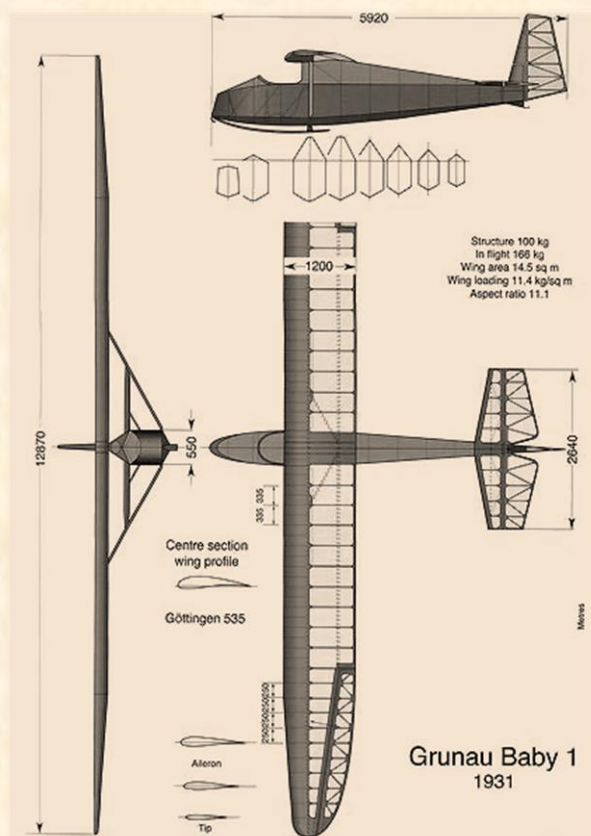
A géppel és repüléseivel kapcsolatosan a következőket lehetett kideríteni. A szentsimoni repülőtér sajnos olyan jó széladottságokkal nem rendelkezett, mint néhány más lejtővitorlázó repülőtér az országban. (Például a sajókápolnai.) Ezért az ebben a gépben rejlő tulajdonságok nem igazán érvényesültek itt. A termikrepüléshez pedig sem csörlő, sem vontatógép nem állt rendelkezésre. A géppel ebben az időben aránylag kevés repülés történt.

Az ózdi cserkészrepülők a HA-3010 jelű gépet 1949-ig használták.¹⁴⁸ A géppel végzett repülésekről, teljesítményekről, adatokról a későbbiekben lesz néhány szó.

¹⁴⁶ www.avia-info.hu

¹⁴⁷ A gépet a vasgyári 750. számú Nagy Lajos király cserkészcsapat tagjai építették, Ábel Kálmán gyárigazgató támogatásával. A gép 1938. januárra lett kész.

¹⁴⁸ <http://www.grunaubaby.nl/Hungarybaby.htm> The Grunau Baby in Hungary. Compiled by Imre Mitter



Grunau Baby

1938-ban a géppel Miklós László repült Szentsimonban egy 23 perces időt, jó keleti szélben. Eddig a gépnek ez volt a leghosszabb repülési ideje egy felszállásból.

„Ezekben az években még télen is repültünk. Folyt ugyan a könnyünk, de ekkor még semmi sem számított.”¹⁴⁹

Egyre több fiataalt vonzott már ekkor a repülés Ózdon. 1938-ra a létszám 36-38 fő volt, az üzemnapokra átlag 14-16 fő mindig összejött. A repülő orvosi vizsgálatok akkor igen szerezények voltak. Ózdon Dr. Széll Endre gégész főorvos végezte ezt, helyben.

Az 1938-as év volt az, amikor igazán elindult a fiatalabbak körében a repülő modellezés, amely a későbbi repülés utánpótlás egyik bázisa lett. A gyári asztalosműhely ezt is felvállalta, Németh József, Nyulász Jenő, Jeszenák László vezetésével és 5-6 fő modellező gyerekekkel. Hetente két alkalommal, délután 2 és 4 óra között lehetett dolgozni. Az anyagokat természetesen a műhely állta. Ekkoriban építet Németh József egy saját tervezésű, 3 méteres fesztávú vitorlázó modellt, amely nagyon jól repült. A Farkashegyen, 1941-ben megrendezett országos versenyen is előkelő helyezést ért el vele. A modellezők is szép gépeket alkottak, az Ózdot környező dombokról indított gépek, nemritkán, 3-7 percet is repültek

Folyt tehát a szentsimoni repülőtér, szinte minden időben a kiképzés és a repülés.

¹⁴⁹ Básti József

„Az oktatás úgy történt, hogy az oktató megkérdezte: Hánykiló vagy, és a súlyhoz képest állította be a botkormányt. „Így fogjad! De mielőtt földet érsz, egy kicsit húzd meg! Ez volt az oktatás. Mindenkinek magának kellett rájönni a helyes kormánytartásra, de addig jó néhányszor kellett leszállnia, hogy erre rájöjjön. Sajnos, ebből adódott a legtöbb gépsérülés, alig volt vasárnap, hogy sérülés ne lett volna...

...Éliás József ült a gépben, indulás után vette észre, hogy nincs bekötve és kb. 4 méterről leugrott a gépről. Sérülés nem történt, de a gép súlyosan megrongálódott...

...A sok géptörés miatt egyes darabokat ki kellett selejtezni. Sajnos, ezeket abban az időben a mindet elégettük a hangár előtt. Szinte gyönyörködtünk benne. Később megbántuk, jó lett volna muzeális emlékeknek. ¹⁵⁰

Ezzel együtt elméleti képzés is folyt a Cserkészotthonban, ahol Marosujváry Gyula és Óvári Antal vasgyári mérnökök is oktattak.

Az 1938-as év újabb nagy lendületet adott az ózdi repülésnek. Miklós Lászlót repülő-táborba küldik Lengyelországba, ahonnan, mint „C” vizsgás tér haza.¹⁵¹ Egyes források viszont azt erősítik meg, hogy a „C” vizsgát már a Hármashatárhegyi táborban repülte meg és a hazai 144. sorszámot kapta.¹⁵²

Grunau Baby IIa a lejtők felett¹⁵³

Miklós László a lengyelországi élményeiről és a kiképzésről hagyott írásos visszaemlékezést, de találunk másutt is ilyet, hiszen ugyanekkor, ugyanebben a rendszerben a miskolci cserkész sportrepülők is ugyanitt voltak vendégek.

Ekkor volt szintén ott a sajkóapornai repülőtérrel Soltész Bertalan, Daubner István, Jurinyi Béla, Studzeni József, valamint Török József. De az ország számos más klubjától is kerültek arra érdemes fiatalok kijelölésre.



“Nagy változást az jelentett számomra, hogy a Magyar Cserkész Szövetség lengyel-magyar cseretábor akciójának keretén belül öten utazhattunk lengyel honba, 1938 augusztus havában....

¹⁵⁰ Básti József: Az ózdi sportrepülés története.

¹⁵¹ Básti József

¹⁵² Mitter Imre: A magyar vitorlázórepülés képes története (144. sorszám, Miklós László cserkészrepülő, Hármashatárhegy, 1938.08.28. 16⁰⁰ perc repült idő.

¹⁵³ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

...Célunk a L.O.P.P. lengyel-sziléziai "Goleszow"-I repülőiskolája volt. Goleszow egyszerű kis sziléziai község, Teschen mellett, közel a cseh határhoz. A repülőiskola, amely "A" és "B" vizsgára készít elő, a falutól 20 percre, egy 80 méter magas, fenyőerdővel benőtt dombon áll. Elhelyezése minden szempontból a legideálisabb. Minket cserkészek hívtak meg, tehát szabályos táborozásra készültünk fel, milyen nagy volt azonban a meglepetésünk, amikor az elképzelt sáttábor helyett egy minden kényelemmel ellátott szép szállodaszerű iskola várt bennünket. Az egyemeletes, kőből épült lakóházban levegős, kényelmes hálószobák, szép világos ebédlő, társalgó, hideg-meleg folyóvízes fürdőszobák voltak. A társalgóban pompás szakkönyvtár, a legmodernebb aerodinamikai műszerek, kísérleti eszközök, és modern rádió állott a repülő növendékek rendelkezésére. Érthető ezek után, hogy milyen érdeklődéssel tekintettök meg az iskola bennünket legjobban érdeklő részét: a hangárokat. Megérkezésünk után két nappal megkezdődött a várva-várt kiképzés, amelyben 45 növendék – közöttük az öt magyar – három oktatóval, 10 géppel vett részt. A kiképzés sok érdekes tapasztalatot szerzett számunkra. Az itthon használt "Zögling" után nagyon szokatlan volt siklógépek kis súlya, kis sebessége, jó siklószáma és a kormányok nagy érzékenysége. A gépeket deszkavályúból startoltatják, ami gyors és sima startot eredményez...

...Naponta 1-8 start jutott ránk fejenként és néhány egyenes siklás után a fordulókat tömegesen repültük állandóan és kb. 15 start után már csúsztatási, célrasszállási feladatokat kellett végrehajtani. Az "A" vizsgát háromszor kellett lerepülni. "B" vizsga alkalmával pedig háromszor, egyenként legalább három 180 fokban forduló kellett hibátlanul repülni...

...és négy hét után zsebünkben egy jól kiérdemelt "B" vizsga igazolvánnyal búcsút vettünk Goleszowtól. A Tegoborzu-I, úgynevezett magas "C" – "D" iskolába kaptunk ugyanis meghívást...

...A vitorlázásra alkalmas lejtők, de különösen a déli "C" vizsgára, igazán ideálisak. Tagolatlansága és meredeksége következtében a déli lejtőn 4-6 méteres szélben már jól lehet vitorlázni...

...Végre megjött a déli szél! Gépeinket egymás után lőttük a levegőbe, s természetes, hogy mi magyarok is 10 perc kirepülése után megszereztük a "C" vizsgát...

...Megismertük a testvéri lengyel nemzetet és igazán megszerettük. Ők megtanítottak repülni bennünket és hazatérésünk után bekapcsolódtunk a kiképzésbe és igyekeztünk a megszerzett tudásunkat az itthoni fiataloknak átadni. Hát így kezdődött.¹⁵⁴

Idézzük fel most a témáról, Kálmán Tibor budapesti cserkészrepülő visszaemlékezését, amely még 1939-ban íródott, tehát friss emlékek alapján készült.

Senki sem tudhatta, akkor, hogy egy év múlva kitör a II. világháború és Lengyelországot hetek alatt letiporja Hitler hadserege, az akkori szokás szerint, a tétlen világ szeme láttára.

¹⁵⁴ Soltész Bertalan visszaemlékezése. A miskolci sportrepülés története. (Soltész Bertalan később hosszú ideig Sajókápolnán repülőoktató, a II. világháborúban Szentiványi János főhadnaggyal repült, mint légi lövész, Me-210 típusú repülőgépen. 1944. április 13-án az amerikai vadászokkal vívott légi harcban (P-38 Lightning) súlyosan megsebesült. Az 1950-es években a miskolci repülőtéren ismét oktat!



**Grunau Baby pilótafülke belső.
No, ez azért már komoly, nem a Zögling!**

„A leendő oktatóm hirtelen mozdulattal kiragadja kezemből a bőröndöt és viszi az autóhoz. Biztosan összetévesztett valakivel, — gondolom magamban, — de mindenesetre örömmel állapítom meg, hogy ez a nyári repülőképzés jól kezdődik. Így tűnődtem, mikor egynapi utazás után megérkeztünk a lengyel határra.

Hatan voltunk cserkészek, akiknek a LOPP egy hónapos vitorlázó illetve motoros képzést adott a lengyelországi repülőiskoláiban. Már a határon fogadtak bennünket olyan meleg szeretettel, amitől őszintén meghatódtunk. Ez a meleg barátság nem a személyeknek

szólt, hisz vezetőnk kivételével ismeretlenek voltunk számukra, hanem a testvéri magyar nemzetnek. — A rövid autóút után, mikor a goleszovi (Felsőszilézia) repülőiskolába megérkeztünk, a zászlórúdon lengő magyar színek jelezték, hogy itt otthon leszünk.



Így is lehet...

Először elcsodálkoztunk, hogy a kis falu feletti hegyen milyen nagyszerűen, saját vízvezetékkel, villannyal, rádióval felszerelt kényelmes háza van az iskolának, de amint lehetett, rohantunk a hangárba, megnézni a gépállományt. Wrona, Czajka, Salamandra, Sroka, Komar állott szép számmal összeszerelten, míg hátul ládákban a vadonatúj gépek teljes felszereléssel, percek alatti összerakásra

készen. Még két szabad napunk volt a tanfolyam kezdetéig, ezt felhasználtuk a részletesebb vizsgálódásokra. A lengyelek általában könnyű felépítésű gépeket használnak, kezdő és közép kategóriájú gépeknél dobozos (vékony fal, belül üres) rácsokkal és nagyrészen egy főtartós szárnyakkal.

Kizárólag lengyel konstrukciójú gépeiket gyárakban csinálják szériában, mert hiszen egy egy nagyobb iskolában százával vannak a különböző típusok. Csak kisebb javításokat eszközölnek a helyszínen, de ehhez is komoly asztalos műhely és nagyszerűen felszerelt raktár van valamennyi alkatrészből. Gépek összeszerelését kizárólag szakemberek végzik, tanítvány sohasem.

Harmadnap, mikor megérkezett a negyven-ötven főnyi tanulócsoport, megindult az iskolázás. Kezdő gépül a Wrona-bis (Varju) típusú 9.60 m fesztávú gépet használtuk mi is, mint ahogy egész Lengyelországban ezt használják.

Öt, félhat tájban volt az ébresztő (az időjárás szerint) és azonnal megindult az üzem, 4 csoportban, más-más helyen, csoportonként 3—4 géppel. Bár a Wrona bis jóval könnyebb, a nálunk használt Zögling-nél (könnyebben is törik) a gépet kizárólag lóval és kiskocsikkal szállítják.

Állandóan 6—8 ló volt munkában, természetesen hajtókkal. Így aztán meglehetősen nagy startszámot tudtunk elérni. Nem ritkán fordult elő, hogy amint visszajött a pilóta a géppel (csak a szárnyat kellett vezetnie) azonnal kapta a következő startot. Még reggeli (8 óra) előtt mindenkinek volt legalább egy startja, még akkor is, mikor két-három nap múlva, a hegytetőről mentek a percesnél nagyobb startok. Ugyanis az »A« vizsgát nem egy félperces, hanem több kifogástalan egyperces siklásra adják meg. Naponta átlag 3—4 startot kap



egy növendék és sok esős napot is beszámítva, (mikor lehetetlen volt repülni) a második hét elején már egymásután születtek az »A« vizsgák. »A «és» B «vizsgára 4 hetes tanfolyam szólt, ezért csak a kifogástalan napokat szánták üzeme.

Eligazítás, bal oldalon a magyar cserkészek

A többi napon elméleti előadásokat tartottak, amihez több ezer pengő értékű modelleken szélcsatornával és műszereken- mutatták meglepő szemléltető módon, a szárnyakon fellépő szívó, nyomó hatásokat stb. Az ilyen repülésmentes időben természetesen a rendgyakorlattól sem fosztották meg a teljes katonai fegyelemmel irányított iskola növendégeit. Egy kis testmozgásra azonban szükség volt, hiszen itt csak büntetésből vitték néha a tanítványok a gépet. A nagyszerű sziléziai fiúk kedélye állandóan a legvadabb nevetés határán járt, hát még a mienk, magyaroké, akiket szinte a kényeztetésig szerettek. Soha nem éreztem külföldiek között olyan meleg barátságot, mint itt Lengyel-

honban Egyedül az szomorított, hogy ennek az iskolának lehetőségei csak» B «vizsgáig szóltak.

Ennek megmagyarázására meg kell röviden említeni a lengyel repülés szervezetét. A repüléssel foglalkozó főintézmény a LOPP (Liga Obrony Powietrznej i Przeciwwgazowej) legfelsőbb miniszteri és katonai irányítás alatt áll. Tevékenysége összefoglalja mindazt, mit nálunk a Horthy Miklós Repülő Alap és a Légvédelmi Liga hivatott majd végezni.

Állami támogatás mellett a vajdaságok (olyan, mint nálunk a vármegye) anyagi irányítása alatt áll, tehát különböző vidéken más és más anyagi alappal rendelkezik. Itt Slask (Szlonsk-Szilézia)-ban nagyon fejlett. Úgy tudom, hogy még a munkások fizetéséből is levonnak a kötelező tagság díja fejében havonta kb. 0.50 P-t, ezen kívül rengeteg támogatást kap magánosoktól. Nagyobb vállalatok repülőgépeket (illetve ezek árát) ajándékoznak a LOPP - nak. Ezért a LOPP a jelentkező fiatalembereknek, akik katonai repülőkhöz szándékoznak menni, ingyenes részvételt biztosít ilyen négyhetes tanfolyamon, mint a mienk is. Itt az állandó oktatóknak havonta kb. 200 zloty fizetést, az iskolaparancsnoknak, aki szintén még innen volt a 30 éven, 250—300 zloty (kb. ugyanennyi pengő) fizetést ad a LOPP. A» B «vizsga után a növendékek a LOPP motoros iskoláiba kerülhetnek, ahol hasonlóan teljesen ingyen első fokú kiképzést nyernek hathetes tanfolyam alatt, természetesen állandó bentlakással.

Ezután kerülnek esetleg a katonaságnál repülőkhöz. Minden esetben azonban tréningben kell maradniuk és ezért havonta egy meghatározott óraszámot repülniük kell. Úgy hallottam, hogy tetszés szerinti helyre repülhetnek, esetleg külföldre is. A gépet ilyenkor szintén díjtalanul kapják és nagy részben az üzemanyagot is. Ezekről az iskoláktól függetlenül, minden nagyobb városban van a LOPP-nak ejtőernyőugró iskolája 30—60 m magas toronnyal. Itt két hetes, szintén ingyenes tanfolyamon kb. 10—12 ugrás után kap a növendék oklevelet a tanfolyamról. Van is annyi ejtőernyőugró, hogy lépten, nyomon beléjük ütközik az ember jártában.

De nemcsak a földön, hisz láttam olyan fényképet egy hadgyakorlatról, ahol olyan nagy harci kötelékeket dobtak ki repülőgépekből, hogy az eget alig-alig lehetett látni a sok ejtőernyőtől.

Van vitorlázó repülőiskola kizárólag katonák számára is (a nevét meglehetősen nehéz kimondani). Itt az oktatónk szavai szerint egyszerre 800 tanítvány van kb. 40 oktatóval. Ennek az egyetlen iskolának mintegy 140 Salamandrája, 40 Komárja és talán 400—500 Wronája van. Alighanem ez a legjobban felszerelt és a legnagyobb kényelemmel ellátott iskola a világon. Lejtőjét 6 km hosszúságban 15 gép is repülheti egyszerre. Kisebb iskola ennél a Bezmiechowa-i. Ennél a polgári kezelésben levő repülőiskolánál nem találkozunk ilyen szédületes számokkal, viszont ez a lengyel vitorlázó repülés akadémiajaként működik, így tehát itt a legalacsonyabb géptípus a Salamandra.

De térjünk csak vissza oda, ahonnan elkalandozott a más portáján irigy érdeklődéssel bámuló ember. Goleszow csak »A« és »B« vizsgát ad a jelölteknek.

Amint »A« vizsgához is több egy perces repülést fogadtak csak el, éppúgy »B« vizsgához sem volt elegendő 3-szor egy perces repülés. A növendékek csak a tanfolyam végén a 4-ik héten tudták meg, hogy kaptak-e »B«-t vagy sem, közben nem hirdettek eredményt.

Természetesen, most már kizárólag a hegytetőről mentek a startok. Itt katapultszerű kifutók voltak a talajba rögzítve. A kifutókat zsírozták, vagy locsolták, hogy minél simábban menjen a start. Ezt még a különösen lágy gumikötél is elősegítette.

Szalamandra start

Ezzel a gumikötéllal, mely hosszabb is a mienknél, a start jóformán minden rántás nélkül egyenletesen felgyorsulva történik

és így nincs a magassági kormányba való belerántás, ami a kezdő növendék részére olyan kellemetlen. Az indítást kezdettől fogva maga a pilóta vezényli. Már» B «vizsga körül mind ritkább lesz az egyszerű siklási vagy fordulozási feladat. Legalább kétszer 1800-os forduló, vagy csúsztatást, vagy célra szállást adnak feladatul.

Landolásnál a farok-résznek a csúszóval egyszerre, sőt egy gondolattal előbb kell földet érnie. Mikor már egész biztosan veszi a tanítvány a fordulókat, akkor Czajka típusú (11.6 m fesztávú) gépbe szállhat. Ez már jól vitorlázható, bár meg kell említeni, hogy Wrona-bis-szel is csináltak 1000 m magasságot nem egyszer, 10 km-es termikrepülést, és ha jól emlékszem 6 óra körül is vitorláztak vele. De a Czajka (aminek vászon és faborítású fajtája van) az igazi kezdő vitorlázó típus. Azonban legtöbbször már 2–3 start után következik a Salamandra.

Ez az elterjedt, közkedvelt általánosan használt gyakorló vitorlázó gép. Nálunk is ismert, a cserkészrepülő» Czuwaj «nevű gépe ilyen (fesztávja 13.98 m).

Golesow-ban 4 hét alatt 57 startom volt. Ebből 4 Czajkával és 10 Salamandrával. Ezzel a két géppel a leszállás jóformán mindig a lejtőre való vissza szállással történt.

A vásárnapokon sohasem volt üzem. Ilyenkor jöttek a látogatók. Szép számmal jöttek vendégek, kihasználva a kizárólag az iskolához vezető autót út lehetőségeit. Rengetegen járnak itt motorkerékpáron, főleg 100 cm³-en aluli gépekkel, mert az ilyen motorokra nem kell adót fizetni. A látogatóknak szinte első dolguk az volt, hogy bennünket-magyarokat vettek körül, kedves kérdezősködéssel. Sokan voltak közülük Magyarországon, főleg a háború alatt. A közös határ fontosságát emlegették állandóan, pedig akkor júliusban nálunk még nem indult meg a széles propaganda ebben az irányban. Meglepően sokan beszélnek, és még többen szeretnének tanulni magyarul. Jöttek a Felvidékről is, Zsolnáról vitorlázó-repülőlátogatók és mesélték, hogy Zsolnán és az egész Vág völgyön végig nagyszerű vitorlázási lehetőségek vannak. Ilyen vasárnapon tettünk mi is kirándulást a környező városokba. Meglátogattuk két társunkat Alexandrowice-ben a LOPP motoros iskolájában. Természetesen megsétáltattak bennünket is a levegőben EWD-8. és RWD-13-as típusokkal. (A gépek ismertetése a lap karácsonyi számában volt.) Csudálatosan támogatják itt a motoros magánrepülést is. Ha magánember lengyel gépet vásárol, akkor a motort az állam fizeti, a vevőnek csak a sárkányt kell megfizetni. És még valamit a repülés szolgálatába állított propagandáról.



A lengyel újságírók között külön egyesületet alkotnak a repüléssel foglalkozó riporter-ek. Ez az egyesület éppen akkor versenyt hirdetett. Tagjait kiküldte egy-egy vitorlázórepülő iskolába. Aki 6 nap alatt vizsgát tudott tenni, (természetesen az egyesület költségén) az egy teljes bőr pilóta felszerelést kapott, amit a szintén nyereménynek számító motoros kiképzésnél használhatott fel.

Természetesen ezek az újságírók részletesen leírták élményeiket és a repülésről szóló írásaikkal elárasztották a lengyel sajtót.

Így éltünk négyen magyarok rengeteget tapasztalva és tűnődve azon, hogy ilyen anyagi és erkölcsi támogatással otthon a magyar szorgalom mit tudna alkotni. Szomorú szívvel gondoltunk arra, hogy a hónap leteltével» C «vizsga nélkül kell hazamennünk. De bánatunk csakhamar örömmre változott, mert a LOPP és a Lengyel-Magyar Kör jóindulatából eljuthattunk a Tegoborze-i (Tengobuzs) repülőiskolába, ahol lehetőség van» C «vizsga letételre. Előbbi álmóshelyüinkről 300 km-nyi utazás (expresszen, autón) után értük el a LOPP figyelmességéből kapott kísérőnkkel az új terepet. Tegoborze, Nowy-Sacz nevű várostól nem messze, a Dunajec közelében fekszik. Ez már nem volt olyan látványos repülőiskola, itt» csak «repülni lehetett. Kizárólag» C «és» D «vizsgára van berendezkedve. Csupán egy Wrona-bis, a többi gép: 4 Czajka, 2 Salamandra, 2 Sroka, egy Komar, 2 Komar-bis, S. G., Orlik, Orlik-bis volt. Viszont 20—30 között mozgott a növendékek száma. Elképzelhető tehát, hogy kedvező szélben milyen nagy forgalom volt a lejtő fölött. Egyik délelőtt 6—8 gép volt egyszerre a levegőben. Forgalmi szabályokat kellett adni. Minden pilóta kapott egy számot, aminek a lejtőre való kirakása figyelmeztetett, hogy hozzá intézi az oktató az utasításokat zászlóval és hatalmas fából kivágott kereszt, nyíl, stb. jelekkel. Sajnos azonban ritkán volt a mi otlétünk alatt ilyen jó szél. Közben is azonban folyt az iskolázás először Salamandrával, majd később Sroka-val (= szarka). Ez már középteljesítményű vitorlázó gép (12 m-es fesztávval), műszerekkel teljesítményrepülésre berendezve.

Ezt a típust használják Lengyelországban motorvontatásos kiképzésre.



Tadeus Gora startja a cserkészrepülőket otléte idején

Legalább 10 óra összerrepülés után kapnak vontatókiképzést a» C «vizsgások. Itt már» C «vizsga előtt is feladatuk körözést, csúsztatást kaptunk, majdnem mindig lejtőre való visszaszállással. Érdekes, hogy az aránylag nem magas hegyről (kb. 120 m)

sok» D« vizsgát csináltak már, mert az alatta levő völgyben olyan nagyszerű termikek képződtek, amely »C« vizsga előtti repülőket is gyakran percekig tartott, A »D« vizsga egyáltalán nem ritkaság Lengyelországban; kb. 120 embernek van meg az ezüst koszorúja. Érdekes azonban, hogy a lengyel időtartamrekordot 24 órával pilótanő, Modlibowska kisasszony tartja. A mi iskolánkban is volt 4 hölgnövendék. Az egyik Bezmiechowa-ban 2000 m-t repült Salamandrával minden műszer és ejtőernyő nélkül.

Büntetés a bezmiechovai iskola elhagyása volt.

Az egyik szélcsendes napon, iparvasúton elmentünk Roznow-ba megnézni az épülő Dunajec-gátat. Több mint 30 m magas gáttal a Dunajec-et 2—3 hónapig nagyrészt el fogják zárni és a ma még szántóföldeket és erdőket 1940-ben kb. 24 km hosszú tó fogja borítani. Ma még külön vasútvonalak szállítják az építőanyagot helyszínre, 1940-ben már Európa legnagyobb villanyfejlesztő vízműtelepe lesz.

Az egyik nap hirtelenül előtűnik a felhőkből egy gyönyörű gép és nagy csúsztatások után a hegytetőn leszáll. Góra Tadeus jött meg, a távolsági repülés világbajnoka. A nagyszerű PWS 101. «géppel repülte meg a Wilno-Bezmichova közti 575 km-es célrepülést 1938-ban. Most 1939. januárban kapta meg ezért a teljesítményért a Lilienthal díjat. A húsz éves fiatalember még középiskolába jár Wilnoban. Most éppen Bezmiechovából érkezett és négyszögrepülést tervez egyes iskolák között; a négyszög egy-egy oldala 50—100 km. Ebből, azonban mint később megírta,» csak «háromszög lett. Tegoborzeből Zarba repült és vissza Bezmiechovába. Ebben az esztendőben Magyarországra is el szándékozik repülni. Minden lengyel vitorlázórepülőnek az a vágya, hogy egyszer Budapestre jöhessen leszállás nélkül. A tegoborzei iskola egyik oktatója Lewandowski is el akart repülni hozzánk a lengyelek nyári versenyén, de kénytelen volt Kassa alatt, akkor még megszállt területen, a határtól 4 km-nyire landolni.

Az ott tartózkodásom alatt is volt Tegoborzéből egy nagyobb repülés; a gödöllői jam-boree-ről nálunk is ismert» lengyel Balbo «repült 250 km-t S. G. típusú nagyteljesítményű géppel Németországba. Nagyszerű látvány volt, midőn egyszer a vihar közeledtét vártuk és 3 katapulton egymás mellett 3 Komár (= szúnyog) típusú gép állt mintegy ugrásra készen, és szinte egyszerre pattant bele a levegőbe helyet adva a következő gépeknek.

A Komár 16 m fesztávú, egyfőtartós, könnyű teljesítményű gép, felhőbe nem szabad vele repülni. Többször előfordult, hogy felhőben leváltak a szárnyak. Valamennyi nagyteljesítményű gépbe a Polski-Irwing-féle hát-ejtőernyő van bekészítve. Ezzel a gyártmánnyal még nem fordult elő, hogy aki használta szerencsétlenség érte volna. Ezen kívül nagyszerű térképek is vannak a gépekbe készítve. Ezek a térképek kizárólag vitorlázó-repülők számára készültek; feltüntetik a repülőiskolákat teljesítményszint szerint, a repülőtereket, határkapukat, viszonylagos távolságokat, stb. és ami a legnagyszerűbb, fel vannak tüntetve az általában vitorlázható cumulus-országutak egész Lengyelország területére.

Számunkra az volt a legnagyobb öröm természetesen, hogy mindnyájan letettük a C «vizsgát. Én kb. 1/4 órát repültem vizsgára. Azért mondom, hogy, kb. mert itt sohasem nézik a perceket az órán, csak nagyjából állapítják meg a repülési időt. (Az iskolaparancsnoknak nagyjából 500 órája van összesen.) Még a második hét végén Komar-bis-szel is repültem. Majd az itt töltött két hét leteltével még egy felejthetetlen hét következett, ami alatt a lengyel-magyar cserkész-kör jóvoltából beutaztuk Lengyelországot.

Kattowice-ban megismerkedtünk az ejtőernyő-ugrással, ültünk a kétszemélyes vitorlázó gépben a Mėwaban (= sas), sajnos csak földön. Láttuk a motoros vitorlázó Bak (olv. Bonk = darázs) típusú szintén lengyel konstrukciójú gépet.

Krakkó, Varsó, Csensztchowa, voltak a gyorsan tovatűnő utolsó álomszerű, felejthetetlen felvonásai annak a csodás élménynek, amely az ígért egy hónap helyett majdnem kettőig nyújtotta gyönyörűségeit.



**Cserkészrepülő
felvarrók, 1936
lengyel-magyar
repülőtábor¹⁵⁵**

*Rengeteget tanultunk és mikor végre hazatértünk, reméltük, hogy az idegenben látottakból itthon kivételesen próféták lehetünk.*¹⁵⁶

1939-ben már ketten utazhattak Lengyelországba az ózdi cserkészrepülők közül. Ismét Miklós László, másodikként pedig Vámos József volt, aki mehetett. A tábor egyhónapos volt és erről már beszámoló is maradt az

utókorra.

„A Magyar Cserkész Szövetség minden évben tíz cserkészrepülőt küld ki Lengyelországba vitorlázó repülőtanfolyamra, két csoportba. Ez évben a júliusi csoportba Ózdról Miklós László „C” vizsgás és Vámos József „B” vizsgás cserkész repülőket jelölte ki.

A Vezérigazgatóság támogatása is hozzásegített, hogy ezen a tanfolyamon mindketten részt vehettünk és sok repüléssel, hasznos ismeretekkel térhettünk vissza.

Útlevelünkhöz szükséges iratainkkal július 1-én Miskolcra utaztunk, hol útlevelünket megkaptuk. Utazásunk július 2-án kezdődött. Ózdról Budapestre utaztunk. Budapesten vízumunk beszerzése és orvosi felülvizsgálatunk miatt két napot kellett időznünk. Vízumunk beszerzését a Magyar Cserkész Szövetség intézte, így szabadidőnket Budapest nevezetesebb helyeinek megtekintésével töltöttük el.

5-én reggel 7 órakor a Nyugati-pályaudvaron találkoztunk a három pesti repülővel, kikkel együtt mentünk a tanfolyamra.

Vonatunk füstölögve elindult célunk felé. Sokáig a Duna partján utaztunk. A Dunát elhagyva búzatáblák között, arató munkások mellett száguldott vonatunk. Utunk a Vág völgyében, Szlovákián keresztül vezetett a lengyel határ felé. Délután 4 órakor értük el a lengyel határt Csaca állomásnál. Tovább utazva Teschenbe értünk, itt szálltunk le a vonatról.

Az állomásról egy rendőr altiszt a rendőrpáncsnokságra vezetett. Ugyanis a sziléziai rendőrpáncsnok – aki magyar lányt vett feleségül – ők intézték a Lengyelországba kránduló

¹⁵⁵ Noszvaj István hagyatékából származó textil jelvények. <http://www.erdemrendek-kituntetesek.hu>

¹⁵⁶ Kálmán Tibor: A fiatal lengyel sasok között. Magyar Szárnyak 1939. március. Sajnálatos módon Kálmán Tibor cserkészrepülő 1940. 03. 24-én, Grunau Baby gépével, levegőben ütközött a Hármashatárhegy felett és életét vesztette.

magyar cserkészek ügyeit. A tescheni rendőrpáncsnok egy autót adott, mely a goleszowi repülőiskolába vitt.

Goleszowban az iskolapáncsnok és az oktatók üdvözöltek. A zászlóárbócon a magyar zászló lengett. Nagyon kedvesen és barátságosan fogadtak.

Goleszw egy nagyon szépen berendezett kezdő vitárlázóiskola három hangárjában 40 sikló és vitorlázó géppel. Nagy lakóház vízvezetékekkel, fürdővel, ebédlővel. Két órával megérkezésünk után autóval megérkezett Katowéből a vitorlázó repülők elnöke, egy nagyon kedves, szimpatikus idősebb úr. Az ő intézkedésére egy nap kirándulást tettünk egy repülőoktató kíséretében Wiszlában, egy nagyon szép fürdőhelyen a Visztula folyó partján.

7-én utaztunk vissza Goleszowba, ahol már vártak ránk egy rendőrtisztviselővel, aki elkísért Tegoborzéba. Este 9 órakor érkezünk meg Nowy Sacza állomásra, ahonnan a tegoborzei repülőiskola autójával utaztunk Tegoborze repülőiskolába.

Nagyon kedvesen fogadtak. Az iskola páncsnoka pár magyar üdvözlő szót is mondott, amit a múlt évben tanult az ott volt magyaroktól. Egy lengyel kislány – aki szintén repülő volt – egy virágcsokrot adott át, amely piros-fehér virágokból, szélén zöld szegéllyel, mint egy szép magyar kokárda volt.

A tegoborzei iskolának két hangárja van. A hangár úgy van a lejtő oldalára építve, hogy alatta lakószobák, iroda, és mosdószoba van. Külön kis épületben van az étkező. A hangárokból 23 vitorlázó gép volt. Az iskola páncsnoka egy 40 éves, ezüstkoszorús repülő, aki 7 éve az iskola páncsnoka. A levegőben töltött ideje vitorlázó géppel több, mint 600 óra. A közös lengyel – magyar határon keresztül az idén majusban Magyarországra repült, közben 140 km utat tett meg. Elmondta, milyen jól esett neki, hogy milyen szeretettel fogadták a magyarok és visszafelé sokan elkísérték a határig.

Az iskola irodája telefonnal, rádióval felszerelve. Az időjárást minden nap telefonon kapja meg az iroda. A repülők egészségére vigyáznak és esetleges sérülésekkor az iskola orvosai nyújt segítséget.

Az iskola a Dunajec folyó partján 260 méter magas hegyen van. A repülőüzem március 1-től november 1-ig tart, egyhónapos tanfolyamokra osztva. Az iskolában A-B-C vizsgát lehet tenni. Tavasszal és ősszel kedvező időben D vizsgát is. Az iskola 50-60 tanuló tud oktatni, lakással és élelemmel ellátni. Három oktató vezeti a repülést 6 pár lófogat és kisegítő személyezettel.

A gépekhez a hegyre visszaszállításához kis szállítókocsok vannak, melyeket lovakkal vontatnak fel. A gépek kocsira való rakását a kisegítő személyzet végzi. Ha valamelyik gép nagyobb távolságra repül, az iskola, szállító autóján szállítják vissza.

A repülőgép indítása gumikötéllel történik. A vitorlázás lejtőmenti szélben, vagy termik-emelő légáramlatban történik. Az iskolának vannak kezdő sikló, gyakorló vitorlázó, közép teljesítményű és a nagy teljesítményű gépei. Minden közép és nagy teljesítményű gép teljes műszer felszereléssel és ejtőernyővel van felszerelve.

Az elméleti kiképzéshez képek, rajzok, és modellek vannak segítségül.

A repülésünket 10-én kezdtük meg. Vámos 25 felszállást végzett. Gyakorlatai: fordulók, körök, pontos leszállások gyakorlásából álltak. A tanfolyam „C” vizsgát tett 7 perces idővel és a repülőgépvezetésben nagy gyakorlatra tett szert.

Miklós László repülései 28 felszállással 8 óra összidővel. Gyakorlatai: fordulók, körök, csúsztatások, cél-leszállások, esti leszállások sötétben, lejtőre visszaszállások és vitorlázás. Komar típusú középteljesítményű géppel, egy alkalommal 1 óra 40 percet lejtőszélben és esti termikben. A leszállás este 8 óra 40 perckor történt, a leszállóhely kámpákkal volt megjelölve. A leszállás jól sikerült. Egyszer 1 óra 8 percet lejtőszél és termikben. Ez a repülés nagyon jó gyakorlat volt, az oktató repülőgépről irányította a forgalmat, tíz gép repült egyszerre. A legnagyobb ideje 4 óra 12 perc volt, a leszállás este 8 órakor történt a szél teljes leállásakor. A tanfolyam végén Katowicébe utazott, ahol az ejtőernyős ugrás első fokát sikerült elvégeznie. Az első fok egy 60 méter magas toronyból 10 ugrás nyitott ernyővel. Az ejtőernyőtorony felvonóval van felszerelve, így az ugrások gyorsan követték egymást. Az ugrás ugyanúgy, mint repülőgépről, fejjel kell kiugrani. Az ugrótorony alatt fél méter vastag döngölt fűrészpor van, hogy az ugró ne üsse meg magát.

Katiwicében 4 napot voltunk. Nagyon szép város, sok szép épülettel és szép tiszta széles utcával. Hazafelé utazva fél napot Krakkóban töltöttünk, ahol a város nevezetességeit néztük meg.

Tegoborzében volt egy cserkésztábor is, ahol esténként tábortűz mellett magyar nótákat énekeltünk. A lengyeleknek nagyon tetszettek indulóink és főleg csárdásaink. Táncokban a modern tangó vagy foxtrott helyett szívesebben táncolták a polkát, a mazurkát, vagy a kujavját.

Étkezésünk abban különbözik, hogy sokkal kevesebb fűszert használnak, mint mi. A paprikának nem nagyon örültek. Egyik pesti fiú kapott otthonról fél kilo erős zöldpaprikát. Az egész iskola végig kóstolta, de senki sem merte megenni, csak könnyeztek és a zsebkendővel törölgették a nyelvüket. Meglepődve nézték, hogy mi milyen vígan esszük ezt a mérget – így hívták őket. Igaz nekünk is hullott a könnyünk, de nem hozhattuk székenbe a magyar virtust. Kenyeret nagyon keveset esznek, főleg a levessel eszik. Krumpli soha nem hiányzik az ebédnél, vagy a vacsoránál. Inni limonádét, vagy sört isznak, de a sörük nem olyan jó, mint a magyar. Pálinkájuk a vodka, ez erős, de nem jóízű ital. A bor nagyon drága, nem is nagyon isszák. A gyümölcs szintén drága, mert kevés terem és későn érlik.

Nagyon szeretnek énekelni – főként csoportban – és ha énekelnek, nagyon szép összhangban teszik.

A tanfolyam végén nehéz szívvel búcsúztunk lengyel restvéreinktől, akiket nagyon megszerettünk. Az iskolát elhagyva, meghatódottan indultunk lefelé a hegyről. Egyszer arra lettünk figyelmesek, hogy az iskolaparancsnok repül felettünk, és utolsó üdvözlését kiáltotta felénk.

Autóval Nowy Saczába utaztunk, ahonnan vonattal folytattuk utunkat hazafelé. Sok órás utazás után értük el újra a lengyel-magyar határt Siamkinál, majd három kilométerre Uzsok állomást.

Újra Magyarországon! Gyönyörű hegyek-völgyek között jöttünk hazafelé, sok alagúton, hídon keresztül ereszkedtünk le a magyar Alföld felé. Ungváron, majd Sátoraljaújhelyen keresztül Miskolcra értünk. Itt búcsúztunk el budapesti barátainktól.

Már csak ketten maradvá folytattuk az utunkat az esős éjszakában. Éjjelre érkezünk Ózdra.

Mintha álom lett volna az a sok szép és jó, amiben részünk volt. Nagyon szép és hasznos volt ez a tanfolyam, nagyon sokat tanultunk. Igyekezni fogunk, hogy amit tanultunk, tőlünk többi repülő társaink is megtanulják, hogy a repülésben mi is a magyar nemzet fiai olyan nagyra fejlődjünk a vitorlázó repülés terén, mint a lengyel testvéreink.

Ózd, 1939. augusztus 24.¹⁵⁷

Elszámolás		
Tétel	Kiadás (Pengő)	Bevétel (Pengő)
Az Ózdi társulati pénztárból felvettem		150,00
Útlevéért	8,00	
Útlevel ügyben vonat költség Miskolcra	2,64	
Útlevel ügyben villamos költség	0,96	
Ebéd költség	1,50	
Vonat költség Ózdra	2,64	
Vonat költség Budapestre	10,54	
Budapest: 2 napi lakás és étkezés	12,00	
A Magyar Cserkész Szövetség táborköltségére	130,00	
Orvosi bizonyítvány	10	
Vonat költség Ózdra	2,64	
Összesen	171,92	150,00

**Miklós László elszámolása a lengyelországi
repülő táborozásról**

Akik ilyen szépen lejegyezték élményeiket azok bizonyára már kiforrott értékítéletű fiatalok lehettek. Úgy véljük, hogy Miklós László, Vámos József és Lengyelországot megjárta társaik rövid idő alatt egyszerre lehettek boldogok, örülhettek a csodálatos lehetőségnek, viszont a kinti körülményeket látva és azt összevetve a hazai helyzettel nem repeshettek az örömtől.

Így lehetett ez a „szegény” ózdi cserkészrepülőkkal is, és az összes magyar kiküldött vitorlázórepülőnek ugyancsak el kellett gondolkozni azon, hogyan lehetséges az ott látott kiváltságos állapot, az itthoni helyzettel összehasonlítva? Jó, legyünk valamelyest objektívek, egyértelmű, amit nekik ott mutattak, azok központi, kiképzőiskolák voltak és nem egyszerű repülőklubok, ennek ellenére mégis fel kellett tenni, sőt manapság is fel kell tenni a kérdést, miért ilyen szűkkeblű hazánk mindenkor a vitorlázórepüléshez?

Miklós László és Vámos József is azok közé a magyar cserkészrepülők közé tartozott, akik az utolsók voltak a lengyelországi kiképzések sorában. Ők még akkor nem tudták – senki sem, vagy csak nagyon kevesen, Magyarországon – hogy egy héttel az élménybeszámoló dátumozása után már háború dúl Lengyelországban, amely néhány hét leforgása alatt eldönti sorsukat több mint hat évre, a Szovjetunió aktív közreműködésével, mellyel ők is lerabolják Kelet-Lengyelországot. Szörnyű és mérhetetlen szenvedéseket okozva a lengyel népnek, hatalmas ember és anyagi veszteségekkel. A kedves lengyel repülőbarátok munka, vagy kon-

¹⁵⁷ Miklós László és Vámos József visszaemlékezése.

centrációs táborokban, esetleg szovjet fogságban, táborban sínylődnek. Akik katonakötelesek azok bevonultak és sorsuk ugyanaz. A kevesek, akik maradtak, főleg a fiatalok azok a Honi Hadsereg katonái lettek, ellenállók, akik életük kockáztatásával mentik honfitársaikat és harcolnak a megszállók ellen. A gyönyörű sportrepülésnek ekkor vége. Azt a sok szeretetet és gondoskodást azonban majd az országunk valamelyest visszaadja azoknak a lengyeleknek, akik az összeomlásuk után hozzánk menekültek. Egy azonban a háború után már közös lesz, sorsunkban, nem lesz többé cserkészlet és cserkészrepülés sem, náluk sem, nálunk sem.

Folytassuk azonban egyelőre a hazai dolgainkkal. A táblázatban az ózdi cserkészrepülő kör tagjainak bővülését láthatjuk.

1937- 45 között csatlakoztak

az ózdi cserkészrepülőkhöz

Babus Sándor	Jenicsek Tibor
Balázs Gábor	Köntös László
Básti József	Major Béla
Básti Simon	Makra Pál
Borsodi István	Mauks László
Buris Jenő	Nagy László
Czuczor Miklós	Óvári Antal
Cseke Viktor	Papp Imre
Csoll Tibor	Papp János
Deák Jenő	Skultéthy Gyula
Fekete János	Stibán Jenő
Gödönyi Ottó	Szekanecz Tibor
Huszthy Mihály	Varga Tibor

A korábbiakban már volt szó a különféle vizsgákról. Nézzük most, hogy akkor mit is jelentettek a vizsgakövetelmények és a fokozatok! Az „A” vizsga mást jelentett akkor a lejtőn és mást a síkvidéki repülőtereken.

„Az „A” vizsgához 30 másodperces egyenes siklás kellett. Akik megszerezték, bizonyíthatják, hogy korántsem olyan egyszerű feladat volt, mint ahogy a mai olvasónak tűnhet....

...Eltűnt vele a hazai repülőtéri élet egy hangulatos színfoltja is. Amikor ugyanis az „ááázó” növendék földet ért, hegyezte a fülét: fölhangzik-e a kihúzó legénység harásny”ÁÁÁÁÁÁ” – kórusa? Ha igen, ez azt jelentette – mivel az üvöltésre az indító oktató adott engedélyt - , hogy a vizsgarepülés sikerült.”¹⁵⁸

„Kezdetben a síkvidéki vitorlázórepülő kiképzés egykormányos repülőgéppel úgy történt, hogy a repülőgépet széllal szembe állították és a növendéknek az volt a feladata, hogy a botkormány jobbra-balra mozgatóásával tartsa vízszintesen a gép szárnyát. Ez volt a csűrőgyakorlat.

¹⁵⁸ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak



Amikor ez a gyakorlat már jól ment, akkor gépkocsival, majd később csörlő aggregáttal való meghúzással csúszás következett a földön, elemelkedés nélkül. Ezt követően néhány méteres elemelkedés volt a feladat. Az "A" vizsga egyszeri kb. 30 méter magasságra történő felhúzás volt. Géptípusok: Zögling, Tücsök, Vöcsök.

A kétkormányos csörlő rendszerű kiképzésnél a csűrőgyakorlat jelentősége lecsökkent, de azért volt részünk benne...

„Eddig nem volt szigorú kiképzési szabályzat. Az oktató határozta meg, hogy a növendék hány kétkormányos iskolakör után mehet el egyedül "A" vizsgázni. Emlékezetem szerint átlagosan 30-40 iskolakört repültek a növendékek oktatóval. Volt olyan eset, hogy 16 (tizenhat) Cimbora iskolakör után a növendék Vöcsökkel "A" vizsgát repült 15 és fél évesen...”¹⁵⁹



A „B” vizsgához több kellett és még több a C-hez, amely 5 perc repülési időt írt elő, az indulási magasság felett.

„ A kétsírályos jelvényhez több start, magasabb indulás kell, fordulókkal, helyezkedéssel, pontos leszállással. Ez a vizsga napjainkig él...”¹⁶⁰



„...A C vizsga és a vele járó háromsírályos jelvény még 30 évvel ezelőtt is teljes jogú állampolgárrá tette viselőjét a vitorlázórepülő-világban...”¹⁶¹



Vámos József, amint az a korábbi élménybeszámolómból kiderült, Lengyelországban „C” vizsgát tett. Ő, miután az aktív vitorlázórepülő pályafutását befejezte a Borsod-megye Modellező Szakkörének fő vezetője lett. Éveken keresztül irányította az iskolai, úttörőházi szakkörök tevékenységét. Rendszeresen látogatta a műhelyeket, modellező versenyek nélküle elképzelhetetlenek voltak.

Vámos József¹⁶²

Az Országházban még mindig a repülésügyért harcolnak egyes képviselők, de már a láthatáron a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap létrejötte, amely igen biztos anyagi háttérrel hoz az egyesületeknek.

vitész Csicsery-Rónay István¹⁶³

¹⁵⁹ <http://harmashatarhegy.hupont.hu/24/vitorlazo-repules-sik-terepen>

¹⁶⁰ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak

¹⁶¹ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. A könyv 1989-ben jelent meg, a megállapítás tehát az 1960-as évek végére utal!

¹⁶² Az a kép, ahogy mi – az akkori gyerekek – az 1950-es 60-as évek modellező szakköreiből ismertük. A fénykép a miskolci sportrepülés története. munkából származik.

„T. Ház! A honvédelmi miniszter úrnak előttünk fekvő törvényjavaslatát, a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létesítéséről a képviselőház véderői és pénzügyi bizottsága együttes ülésében letárgyalta és azt egyhangúan elfogadta.

Mielőtt a törvényjavaslat ismertetésébe kezdenék, méltóztassék megengedni, hogy röviden foglalkozzam a hadirepülés kérdéseivel, mert csak akkor tudjuk a repülés előkészítésének és a kiképzett repülők gyakorlatban tartásának szükségességét megérteni, ha a hadilégügy sokoldalúságát és rendkívül fontosságát ismerjük....

....Németországban erre a célra a nemzeti szocialista repülőtestület szolgál, 4 millió taglétszámmal. A tagok havonta 1 márka tagdíjat fizetnek. Ezenkívül is különféle bevételei vannak a testületnek. Az oktató személyzet nyugdíjképes, hivatásos tisztviselőkből áll.

Olaszországban a haderőn kívüli előképzés a sportrepülés keretében történik. A sportrepülő-képzés a fasisztapárt ifjúsági csoportjánál, a Gioventu Italiana del Littorio, röviden Gil.-nél kezdődik és a királyi aero-szövetségnél, a Reale Undone Nazionale Aeronautica, röviden Runa.-ban folytatódik. Ezek a légügyminisztérium irányítása és ellenőrzése alatt állnak. A pilótának készülő 18—21 éves ifjak előbb vitorlázó repülésben, s ennek sikeres elvégzése után motoros pilótakiképeésben részesülnek. A költségek fedezése részben a légügyi minisztérium költségvetése terhére, továbbá gyárak, bankok, a légiő állandó szállítói, stb. részéről fizetendő összegekből, s önkéntes adományokból, stb. történik.

Lengyelországban az ifjúság sportrepülőképzése és a pilóták gyakorlása a repülőkluboknál megy végbe, a Lengyel Légügyi Hivatal irányítása és ellenőrzése mellett. A repülő előképzést a múlt évben kezdték átszervezni és ez az átszervezés ma is folyamatban van. A költségek legnagyobb részét a Lengyel Légvédelmi Liga, röviden Lopp., kisebb részét az aeroklubok viselik. A Légügyi Hivatal hivatásos kiképző -személyzetet, szerelőket és üzemanyagot bocsát rendelkezésre. A pilóták gyakorlatban tartásának költségeit a Légvédelmi Liga biztosítja.

Romániában a sportrepülés céljaira bélyegakció bevételei szolgálnak.

Hazánk a trianoni békediktátum katonai határozmányaitól megszabadult. Legeminnen-sebb kötelességünk a honvédség felállításával kapcsolatban a légi haderő kiépítése. Honvédelmünk csak akkor lehet tökéletes, ha légi vonatkozásban is megállja a helyét. A légiő felállításához anyag és személyzet szükséges. Az anyagot be kell szerezni, elő kell állítani. A repülőszemélyzet utánpótlását azzal biztosítjuk, hogy a lakosság körében a repülést meghonosítjuk és népszerűsítjük.

Mint említettem már, a repülést a serdülő ifjakkal kell megkedveltetni, a modelltervezés és készítés tanításával kell kezdeni és a szakszerű elméleti és gyakorlati kiképzésnek minél szélesebb körre való kiterjesztésével lehet a repülést népszerűsíteni. Ha a megfelelő előszere-tet megvan a repülői ifjúságban, akkor megvan a lehetősége annak is, hogy az anyag életté váljék, a gép lelket kapjon, mégpedig dicső, ezeréves múltunkhoz méltóképpen...

...Az alap bevételei: a mozgóképüzemek által eladott jegyek utáni részesedés, amelynek 70%-a a Repülő Alapot, 30%-a pedig a Film Alapot illeti; az erre a célra esetenként kibocsátandó feláras postabélyegek és egyéb alkalmi bélyegek eladásából eredő jövedelem; a repülés népszerűsítését szolgáló kiállítások, előadások és versenyek jövedelme; az állami költ-

¹⁶³ Vezérkari alezredes, földbirtokos. A Nemzeti Egység Pártja képviselője. Képviselőházi napló, 1939. I. kötet • 1939. június 12. - 1939. szeptember 14. • 1939-6 (1939-I-54)

ségvetésben e célra előirányzott összegek; a repülés fejlesztésére szánt adományok és alapítványok jövedelme és végül a minisztérium által meghatározott egyéb bevételi forrásból eredő hozzájárulások és részesedések, amelyeket a m. kir. minisztérium a fejlődő szükséghez mérten rendeletileg határoz meg...

Végül a sokéves harc az országházban eredményt hozott. Az 1939. évi X. törvénycikk rendelkezett a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létrehozásáról.

2. § Az alap rendeltetésének megfelelően támogatást nyújt azoknak a személyi és dologi kiadásoknak a fedezésére, amelyek az ifjúságnak a repülésben való rendszeres elméleti és gyakorlati kiképzéséhez, a már kiképzett repülők gyakorlatban tartásához, valamint a repüléssel kapcsolatos földi szolgálatban való kiképzéséhez, repülőgépek, műszerek és egyéb eszközök beszerzéséhez, előállításához és jókarbantartásához, valamint általában a repülés gyakorlati ismereteinek terjesztéséhez, a repülés fejlesztéséhez és népszerűsítéséhez szükségesek.

Az alap támogatást nyújthat a kiképzés és gyakorlatbantartás célját szolgáló repülőterek, terepek létesítéséhez és felszereléséhez, úgyszintén a repülőgéptervezés előmozdításához.

Az alap támogatást nyújthat a kiképző és gyakorló repülésben résztvevőknek, továbbá az oktatóknak és a földi szolgálatot ellátó személyzetnek a repülésből eredő balesetek elleni biztosításához, úgyszintén támogatást nyújthat az alap segítségével beszerzett vagy üzemben tartott repülőgépek szavatossági és másnemű biztosításához.

3. § Az alap bevételei:

a) a mozgófényképüzemek részéről eladott jegyek után a repülés támogatása, valamint a nemzeti filmgyártás fejlesztése javára megállapított hozzájárulásból az alapot illető részesedés;

b) az erre a célra időnként kibocsátott, feláras postabélyegek és egyéb alkalmi postabélyegek eladásából származó bevétel;

c) a repülés népszerűsítésére rendezett kiállítások, repülőhetek, repülőnapok, gyűjtések, előadások és versenyek jövedelme;

d) a repülés fejlesztésére szánt adományok, valamint az e célra rendelt alapítványok jövedelme;

e) az állami költségvetésben e célra megállapított összegek;

f) a m. kir. minisztérium által - a fejlődő szükséghez képest - rendelettel meghatározott egyéb bevételi forrásokat terhelő hozzájárulások vagy részesedések.

Az a) pontban említett bevétel 70%-a a Repülő Alapot, 30%-a pedig a Filmipari Alapot illeti.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA) nagy segítséget hozott a repülésnek. Tömegével épülhettek a már hazai tervezésű és gyártású vitorlázógépek, amelyek térítés nélkül jutottak el számos egyesülethez. A motoros repülés is szárnyakat kapott, igaz ez már a katonai előképzést szolgálta.

Az anyagi segítséget postabélyegek kiadásával is növelték, repülőalap bélyegsorokat adtak ki 1941-1943. években.



Repülőalap 1941¹⁶⁴

Repülőalap 1942¹⁶⁵



Repülőalap 1943¹⁶⁶

Az 1943-as bélyegnek szomorú aktualitása volt, hogy 1942. augusztus 20-án, bevetés közben hősi halált halt Horthy István kormányzó helyettes, vadászipilóta főhadnagy, a szovjet fronton. Ő egyetemista kora óta híve volt a repülésnek és minden kézzel fogható eszközzel támogatta is a hazai repülés ügyét.



Repülőalap 1943. augusztus¹⁶⁷

Rubik Ernő korábban már elkezdett tervezői és építői tevékenysége kiteljesedik ekkorra. Nincs már szükség külföldi iskola- és gyakorlógé-

¹⁶⁴ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Légrády Sándor. (Szárnyas pilótafej, cserkészfiú, vitorlázó repülőgép, Mária-fej)

¹⁶⁵ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Gönczy (Gebhardt) Tibor (Ejtőernyős, Csaba királyfi, nyilazó ősmagyar, női és férfi pilóta)

¹⁶⁶ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Szűcs Erzsébet (Vitorlázó repülőgép modell, vitorlázó repülőgépek, sas, motoros repülőgép)

¹⁶⁷ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Gönczy (Gebhardt) Tibor (Horthy István mellkép. Hősi halálának emlékére)

pekre. Az Esztergomban beindított Aero Ever Kft sorozatban gyártja a gépeket Tücsök, Vöcsök, Pilis... E gépeket a HMNRA rendeli, és a repülőkluboknak juttatja.

A HMNRA a Hármashatár-hegyi repülőtéren rendszeresen szervezi a legkiválóbb vidéki repülők táborozását, ahol felkészítik őket a segédoktatói, oktatói feladatokra. Ez időben Huszthy Mihály¹⁶⁸ repül az ózdi egyesületben is, de a sajókapolnai repülőtéren is.



Huszthy Mihály az álló sorban
balról az első
1939. Sajókapolna¹⁶⁹

A HMRNA nem titkolt célja a katonai előképzés segítése volt. Ezért aztán a legtehetségesebb repülő cserkészekből, levétékből időről időre leválogatták azokat, akik motoros repülő tanfolyamokra mehettek. Ezekre néhány, jól felszerelt repülőteret

jelöltek ki és abban az időben már Bücker Jungmann, kétfedelű, kétüléses gépekkel folyt az oktatás. Az oktatói gárdát is úgy választották ki, hogy az nagy hatékonysággal tudja feladatait ellátni. 1939-ben szerzett motoros oktatói képesítést Budaörsön Széles Géza, aki 1949-ben a bánrévei repülőtér parancsnoka lesz.

„Huszonhét motoros oktató pilóta vizsgálja.

A budaörsi repülőtéren június 9-én délután fejeződött be a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap oktató tanfolyama, amelynek 27 résztvevője volt. A szép eredménnyel vizsgázott oktató pilóták, akik között nem egy, mint sportrepülő tette ismertté nevét, az ország minden részében a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap felhívására jelentkezett pilótanövendékeket fogják kiképezni.

*A vizsgát Czirmay Zoltán százados, a tanfolyam vezetője irányította. A résztvevők az oktatásban tökéletes kiképzést nyertek, a rajrepüléstől kezdve a műrepülés minden egyes fázisáig eljutottak. A vizsgázott oktató pilóták névsora a következő: Majoros János, Vadas László, gróf Orssich Nándor, Kováts Sándor, Stifter János, **Széles Géza**¹⁷⁰, Dicsőffy József, Reiber János és Antal, Jancsó Endre, Köszeghy Gyula, Takácsy Tibor, Nagy Tibor, Jenik Győző, Rakitay Dezső, Szokolay András, Steff Tibor, Kaltenbach Henrik, Pintér József, Niezgoczky István, dr. Stepper Károly monori Kovács Jenő, Hild Károly, Czilley Géza, Tóth Mátás, dr.*

¹⁶⁸ A kutatás során nevével Huszti, Huszty és Huszthy alakban is találkoztunk.

¹⁶⁹ A miskolci sportrepülés története 1. (Álló sor: Huszthy Mihály, Lipovszky Gyula, Bacsa István. Ülnek: b-j: Ducsa Endre, Köhalmi Károly, Studzeni József, Kökény Béla, Grubert János, Draubner István, Soltész Bertalan, Müller Imre)

¹⁷⁰ Széles Géza vitorlázó- és motorosrepülő oktató, 1949-50 között a bánrévei repülőtér parancsnoka. Halálos repülőbalesetet szenvedett Nyíregyházán, a Jak UT-2 Galamb motorosgéppel (HA-GAU), 1956. 05. 31-én. www.avia-info.hu. Részletesebb adatok a későbbi fejezetekben.

Walter Tibor, Nagy Árpád, Bruzsenyák Mihály, Tomacsek Jenő, Horváth Lajos, Csatáry István és Gyulai Tibor.”



1939 Budaörs, motoros repülő oktatók vizsgája¹⁷¹

A HMNRA jelentése szerint, 1941-ben ezer repülőlevele állt repülőképzés alatt (2 és fél hónap volt a kiképzés ideje). A 15-17 év közötti vitorlázó repülők közül választották ki azokat, akiket motoros kiképzésre bocsátottak.



Hármashatár-hegy táborozás
Balról: Bogdanovics Kálmán,
Soltész Bertalan, Kökény Béla,
Huszthy Mihály¹⁷²
(A sajkókápolnai repülőkkal.)

Közülük a sikereseket katonai szolgálatra pilótának hívták be. Az Alapnak ebben az évben 61 motoros gépe, 124 vitorlázó gépe, 36 gépkocsija, 90 ejtőernyője volt.¹⁷³

Az ózdi cserkészrepülőkhöz ebben az időben csatlakozott Tompos János, Pallagi András.

A korabeli írásokból tudjuk, hogy ilyen HMNRA táborban Ózdról részt vett Miklós László és Vámos József is.

¹⁷¹ Magyar Szárnyak 1939. július

¹⁷² A miskolci sportrepülés története 1.

¹⁷³ Dr. Blasszauer Róbert: Az IHNETOV munkanaplója (Vitéz Béldy Alajos vezérezredes Hadtörténelmi Levéltárban őrzött irataiból 1941—1943). IHNETOV (Ifjúság honvédelmi nevelése és a testnevelés országos vezetése) <http://mek.niif.hu/04900/04982/html/>



Hármashatár-hegy táborozás
Középső ablak, balról a második álló alak Huszthy Mihály¹⁷⁴

Folytassuk most ismét Ózdon!

Básti József a következőkben számol be az első felszállásáról.

„1940. április 17-én vasárnap – ugyanúgy, mint más vasárnapokon – gyári iskola udvarán gyülekeztek a diákok. Nyolc órára már mindenki és felekezetek szerint sorban állva indultak ki-ki a saját templomába misére, vagy istentiszteletre. Ez alól a kötelesség alól a repülő cserkészek mentesítve voltak.



Ózd Gyári iskola¹⁷⁵

Ők már reggel 7 órakor indultak a Cserkészotthon udvaráról gyalog, a mintegy három km távolságban levő Szentsimon térségében levő „repülőtérre” (a dombokhoz), ahol hódolhattak a repülésnek.

Én – aki már három éve jártam a gyári asztalosműhelybe modellezni – szintén megfertőződtem a repüléstől. Így a szentmise végeztével gyakran – így ezen a napon is – utánuk mentem. A szüleim ezt mindig rossz-

¹⁷⁴ A miskolci sportrepülés története 1.

¹⁷⁵ Magyar Elektronikus Képkönyvtár

néven vették, mert az ebéd mindig elhúzódott miatta nekem is és a bátyámnak is, aki négy évvel volt idősebb nálam és akkor már három éve járt repülni.

A hangártól a dombvonulat végén volt a repülés. A kedvező szélirányra az a rész volt jó. A startot – mind a mai napig – széllal szemben végeztük! Odaérkezésemtől az utolsó „A” vizsgás repült erről a dombról. Visszavitték a gépet. Az oktató azon a napon Marosujváry Gyula finomítói mérnök volt, aki soha nem repült.

Ezután már a domb tetejére akarták vinni a gépet. Pihenésképpen még megálltak. Marosujváry körülnézett meglátott és megkérdezte tőlem: Kis Básti, belemernél ülni? A felelőten kérdésre felelőtlenül válaszoltam: Igen, hisz mindig ez volt a vágyam, hogy repüljek! Gondoltam, úgysem fognak elindítani. Ez a gép egy teljesen nyitott, drótokkal merevített gép volt: Zögling. Bele, de inkább ráültem. Beakasztották a gumikötelet és mindenki a V alakban kihúzott kötélben volt. Húzzuk meg jól a kis Bástit! Mikor már futottak a kötéllel, akkor győződtem meg, hogy tényleg elindulok. Ebben az időben az első startoknál csak annyira húzták ki a gumikötelet, hogy a gép csak néhány métert tudjon a földön csúszni. Így tanulták meg a vízszintes szárnytartást. A futni szó után az „El” szó is elhangzott. A jól kihúzott gumikötél hamar felgyorsította a gépet. A gyors sebességnövekedéstől hátracsúsztam az ülésen és magamra húztam a botkormányt. Ennek hatására a gép meredeken emelkedett, amihez még a szembefújó szél is segített.

Egyszerre kiált mindenki: „Nyomjad!” Én a modellezésből már tudtam, hogy mi az orrkönnyű gép és ameddig a karom elért, nyomtam a botot. Így egy igen jó siklószögállást kapott a gép és a kis súlyom miatt is egy szép egyenes siklást hajtottam végre, ami 16 másodperc volt.

Az indítómnak – de a többieknek is – félelem volt az arcukra fagyva. mégis csak kb. 6-8 méter magasan voltam! Ennyi időt legalább 10-12 start után kaphattak. Ezután – szokás szerint – megverték, vagyis felavattak. Sírva hagytam ott őket és indultam haza. Igaz, erről otthon egy szót sem szóltam, de amikor a bátyám hazajött, ő boldogan mondott el mindent. Utána sokáig nem mentem feléjük sem. A sok hívásnak később csak engedtem és eljártam. Az eredmény 1940-ben: 19 felszállást végeztem és 7 perc 14 másodpercet repültem.

Ez az idő még nem volt hivatalos, mert csak 1941-ben, a következő évben – 15 évesen – lehetett elmenni orvosi vizsgálatra. Ettől már a cserkészrepülő tagjai közé kerültem. Akkor még nem gondoltam, hogy valaha motoros géppel is fogok repülni, de azt sem, hogy 2003-ban elérem a repülő éveim 64. évét.”¹⁷⁶

**1942. Siklás a Tücsökkel
5-8 méteren
(HA-1072)**



¹⁷⁶ Básti József

Az RMST, aki eddig is nagyvonalúan támogatta a cserkészrepülőit, a korábbi legrégebbi gépek tönkremenetele miatt majd új gépeket vásárol. Már nem kell építeni, hiszen működik a Rubik féle AeroEver Kft. A géppark rövidesen kiegészül két Rubik R-07a Tücsök és egy Rubik R-07b Vöcsök géppel. Az egyik Tücsök - a képek tanúsága szerint - a HA – 1073 volt, a másik egy következő kép alapján a HA-1072. A Vöcsök a HA-2039 lajstromjelű volt.

Repül a HA-1073 Tücsök. 1940, Szentsimon

Az akkori orvosi vizsgálat teljesen egyszerű volt, a későbbiekhez nem is hasonlatos. E mellett

már bevezették a szülői engedély, vagy hozzájárulás iratait, amely mentesítette a cserkészeket az esetleges balesetből származó kártérítések alól. Akkor is, később is ezekre a nyilatkozatokra gyakran került a repülő növénydek „saját” aláírása és a szülők csak később tudták meg, hogy ennek a sportnak hódolnak a fiatalok.

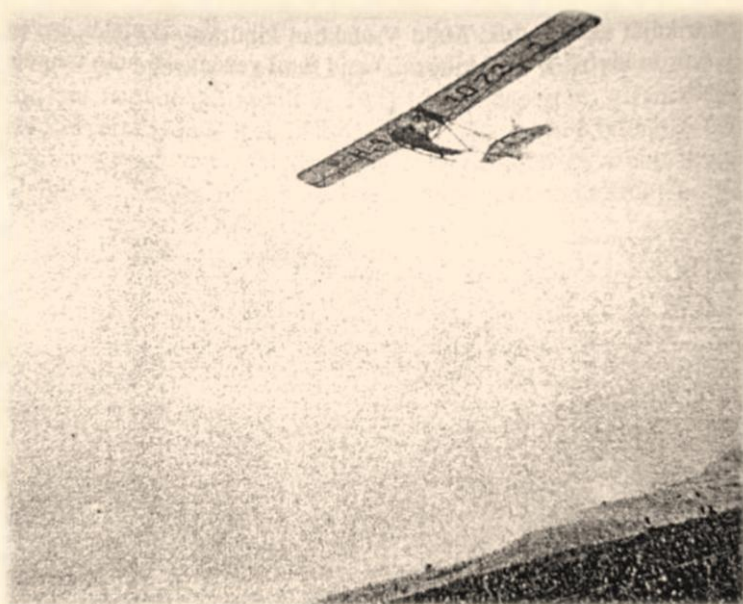
**A Tücsök 10-20 méteren siklik.
HA-1072, Szentsimon 1942.**

A visszaemlékezések beszámolnak arról, hogy ezekben az időkben is bővült a cserkészrepülők taglétszáma. Itt egy hihetetlen dologról is beszámoltak. Sárszegi Mihály¹⁷⁷, aki házában élt, jó néhányszor jött le

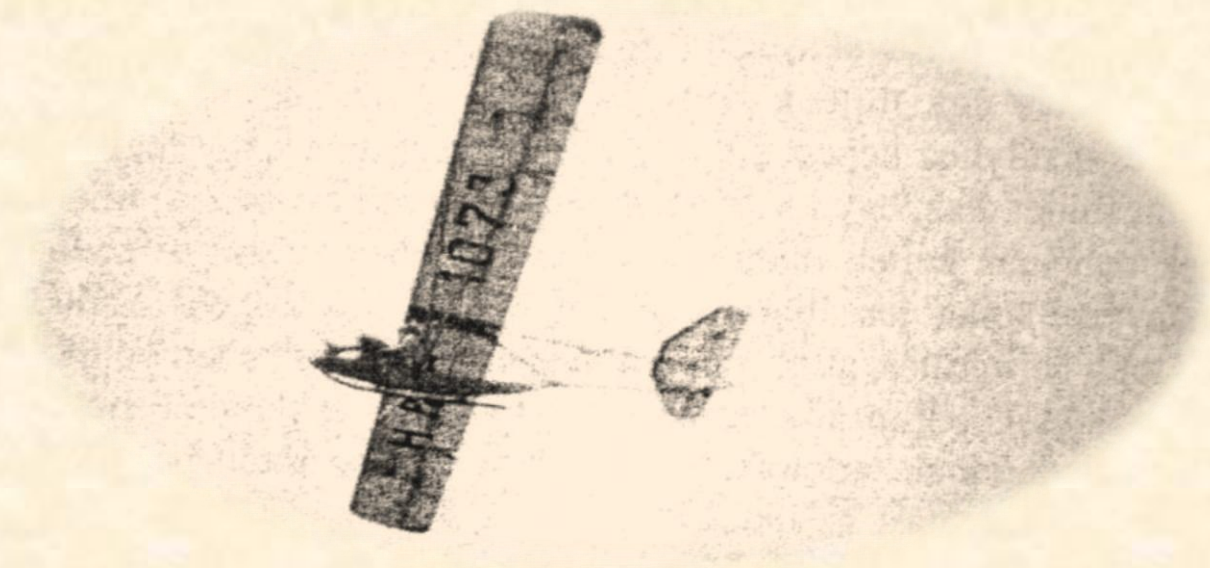
Ózdra repülni. A Nyíregyháza – Ózd utat kerékpárral (!) tette meg éjszaka, hogy reggelre, Ózdra érhesse!!! Az üzemnap után visszaindult és egész éjjeli kerékpározás után ért haza. Ilyet megtenne- e egy mai fiatal a repülés kedvéért?

1940-42 között a cserkészrepülők vezetője Óvári Antal mérnök, oktató, helyettese pedig Marosújvári Gyula mérnök, oktató volt.

¹⁷⁷ Sárszegi Mihály később az 1950-es években folytatta komolyan a repülést. Az 1950-es években, mint motoros oktató és vontatópilóta évekig a bánrévei repülőtérén volt. Itt lakott a családja is. Erről majd részletesebben ott írunk. Egy időben kiképzésvezető is volt.



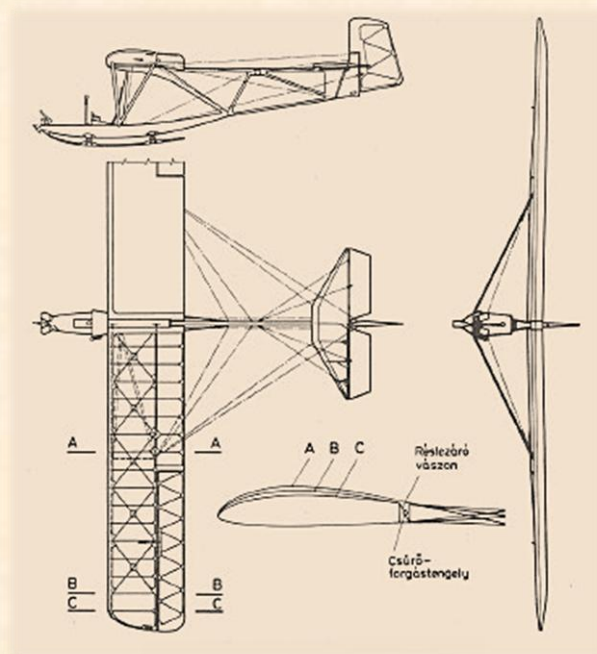
1941-ből származó adat, hogy az RMST cserkészrepülők Ózdon a „tisztán sportrepülő egyesület” kategóriában voltak, azaz nem voltak „kiképző kerettel ellátott” egyesület. A felszállások száma 701, a repült idő 5:46:06, „A” vizsga 12, „B” vizsga 2 született. 1 siklógép (HA-1), 1 iskolagép (HA-2) és 1 vitorlázógép (HA-3) szerepel a géplistán.¹⁷⁸ Ezek szerint ekkorra már csak a legfiatalabb Zögling maradt a háromból, a Holci és a Grunau Baby a két másik gép.



**Tücsök, HA-1073
Ózd, 1942.**

**Rubik R-07a
Tücsök háromnézeti
rajza**

1942. május 23-24-én, az ózdi cserkészrepülők meghívást kaptak a sajókápolnai repülőktől az ottani repülőtérre való repülésre. Ez a repülőtér az észak-nyugati szélben egészen kiváló tulajdonságokat mutatott. Korábban a Grunau-Baby gép építésénél már szóltunk erről, hogy Sajókápolnán e géppel, milyen nagyszerű időket repültek itt. Az ózdiak is szerették volna ezt megismerni, sajnos ezekben a napokban a jó



¹⁷⁸ Mitter Imre: A magyar vitorlázórepülés képes története. Itt megint vitatkoznom kell. A kimutatás valószínűleg itt nem helyes. 1941-ben még volt üzemképes Zögling, megvolt a Hol's der Teufel és, a Grunau Baby is. Ugyanekkor már fényképek és emlékezések vannak a Tücsökről.

szél elmaradt, így ezt nem sikerült kipróbálni. Ilyen módon csak 3-4 perces repüléseket tudtak produkálni, de a barátság töretlen maradt. Az ózdi cserkészrepülők két nap alatt 64 felszállásból két és fél órát repültek, Vöcsök géppel, a legmagasabb „B” dombról. Korábban szoltunk már róla, hogy Huszthy Mihály ekkor is repült mind a két helyen! Valószínűleg ő szervezte ezt a látogatást is.

A HMNRA, illetve a támogató vállalatok megrendelésére szállította az Aero Ever KFT a különböző típusú gépeket az egyesületeknek. A kft fő mozgatóereje Rubik Ernő volt. A magyar vitorlázó repülőgépek hazai tervezését, főleg a budapesti műegyetemisták végezték és sok igen jó gépet adtak a hazai repülésnek, bár ezek kis darabszámban, egyedileg épültek. Rubik Ernő az, aki most már önállóan komolyan tervez, új géptervezési, gépépítési filozófiát teremt meg. Ezzel együtt szinte a semmiből teremtette meg a gépek sorozatgyártását is. 1939-től új anyagi alapot teremtett a Rubik féle vállalkozás számára a Nemzeti Repülőalap nagy megrendelése, az összes kiképző repülőgéptípusra. Sorra születtek a kezdő Tücsök, a gyakorló Vöcsök és Pilis, a kétüléses Cimborá országosan rendszeresített százas szériái. Mindegyik



meglepően új építési technológiával és kitűnő teljesítménnyel. A legyártott gépek száma évről évre bővült, amely anyagilag is stabilizálta a vállalkozást.

Méray Horváth Róbert¹⁷⁹

1942-ben, még a szentsimoni repülőtéren Miklós László oktató dugóhúzóba került a Grunau Baby Ila géppel. A gépet még éppen ki tudta venni, de alacsonyra került és

a leszállásnál a géptörést megakadályozni már nem tudta. Ő maga bokasérülést szenvedett, a gép javítható maradt.

1942-ben még egy jelentős esemény volt az ózdi cserkészrepülők életében. Meghívást kaptak a budapesti Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettől (MSrE) az érdi repülőtér meglátogatására.

„Nagy örömmel fogadtuk el a meghívást különösen úgy, hogy a gyár fizette az utazásunkat. Az ország egyik legjobban működő repülőtere volt ez. A hajnali vonattal indulunk, így már délelőtt 10 órára eljutottunk Érdre.

**Az MSrE által abban az időben használt
HD-22, HA-NBO motoros gép.**¹⁸⁰



¹⁷⁹ <http://harmashatarhegy.hu/pont.hu/23/meray-horvath-robert>

¹⁸⁰ Avia-info

Az akkori repülőtér parancsnoka Méray Horváth Róbert¹⁸¹ volt. Tudott az érkezésünkről, nagy szeretettel fogadott. A repülés már javában ment, motoros gép húzogatta föl a jobbnál jobb gépeket, amilyeneket mi még nem is láttunk.



A cserkészrepülők állományában levő HD-22, HA-MAC gép¹⁸²

Felajánlotta, hogy minden egyes vontatásnál egy-egy ózdi fiú ülhet be a vontatás idejére a motoros gépbe. A vontatógép HA-D-22¹⁸³ típusú, kétfedelű gép volt. Jól emlékszem a pilóta nevére is Bollmann József¹⁸⁴, igen szimpatikus fiú volt.

Sorban egymás után foglaltunk helyet a motoros gépen, természetesen először az oktatónk, Miklós László. Egy-egy felszállás ideje nem volt több 6-8 percnél. Ekkorra 600-800 méterre emelkedett fel a vontatmány. Termikbe érve a vitorlázógép leoldott és a motoros gép – hogy minél előbb földet érjen – félig hátára borítva, meredek siklásban jött lefelé.

Igen jó idő volt, és amikor énrám került a sor, jól megfigyeltem mindent. Mert ez volt életem első motoros géppel való repülése. Láttam a Dunát, amint feltűnik a messzeségben, Budapestnek egy jó része is közel került hozzánk, de bármerre néztem, távol volt a horizont. Soha el nem felejttem azt a startot.



A cserkészrepülők állományában levő HD-22, HA-MAK gép¹⁸⁵

Talán itt fertőzött meg igazán a repülés iránti vágy, s olyan gondolatom támadt, hogy az első adandó alkalommal meg kell tanulnom a motoros repülést is. De hol volt akkor még Ózdon erre lehetőség?

Mikor már mindenkire sor került, volt időnk a hangárokból megnézni a jobbnál jobb gépeket. (Itt volt alkalmam beleülni a Nemerébe, igaz csak a hangárban, amivel Rotter Lajos

¹⁸¹ Méray Horváth Róbert, műegyetemi hallgató, az akkori vitorlázórepülés egyik óriási tehetsége. Több rekord, országos repülési csúcs fűződik a nevéhez. 1942-ben 33¹⁰ órás időtartam repülés a HHH felett Meisével., 1943 Budapest – Kolozsvár távrepülés 365 km, Budapest – Belgrád 317 km (Kranich). 1944 5778 m magassági repülés egy Meisével. 1945-ben Budapesten, tisztázatlan körülmények között életét veszítette.

¹⁸² Avia-info

¹⁸³ Ilyen lajstromjel nem létezett. Az adatok alapján (hely, időpont...) Horváth Balázs úrral konzultálva a Heinkel HD-22 típus jöhet szóba. Ilyen gépe volt az MSrE-nek (HA-NBO) és kettő a cserkészrepülőknek is. (HA-MAC, HA-MAK). Az ózdi cserkészek tehát ezek közül láttak gépeket és repültek is az egyikkel.

¹⁸⁴ Itt Józsi bácsi talán nem jól emlékszik, mert bizonyára Bollmann Béláról van szó, aki szintén nagyon tehetséges repülője a korszaknak, főoktató. Néhány repülési eredménye: 210 km távrepülés Érd-Körösgyères, 265 km távrepülés Érd-Esküllő.

¹⁸⁵ Avia-info

1936. 07. 12-én a németországi bajnokságon első lett.)¹⁸⁶ A 300 km-es utat egyedül ő repülte végig, igen rossz, esős időben. A második csak 10 km-t tudott repülni és volt, aki el sem indult.



Rotter volt, aki kierőszakolta, hogy a mezőnyt el kell indítani. Volt, aki nem tartotta normálisnak.

Szolnoki repülőtér, 1939 nyara. Az 1940-es Helsinkire olimpiára felkészítő vitorlázórepülő tábor a magyar válogatott repülőkkal.¹⁸⁷ Jobbról-balra: a gépben dr. Szomolányi Károly, Tasnádi László, Bollmann Béla, Auguszt Lajos.¹⁸⁸

De amikor Kielből – ahol leszállt – a haditengerészetnek volt éppen a nagy ünnepe, a parancsnok telefonált Berlinbe, hogy ott szállt le a magyar gép. Így kénytelenek voltak elhinni, hogy a 300 km-t a saját tervezésű és építésű géppel végre tudta hajtani.¹⁸⁹

Bollmann Béla

Ennek az érdi kirándulásnak volt még egy nagyon érdekes és a részt vevők számára életre szóló epizódja, amelyről szintén Básti József emlékeiből tudunk.



¹⁸⁶ Itt pontosítások szükségesek! A FAI, olimpiai számmá kívánta nyilvánítani a vitorlázórepülést. Ezért az 1936-os berlini olimpia idejére számos neves repülőt és gépet hívtak meg, hogy az olimpiai sportbizottságot meggyőzzék erről. Ez viszont nem verseny, hanem bemutató repülések sorozata volt. A legnagyobb szenzációt mégis Rotter Lajos okozta, aki a Nemere gépevel, repülésre szinte teljesen alkalmatlan időjárási körülmények között, Berlinből Kielbe repült úgy, hogy a célpontot előre bejelentette. Ez „céltáv” repülés volt, amelyet korát megelőzve, az úgynevezett „delfinezés” módszerrel repülte végig. A távrepülés 336 km volt. Ennek a teljesítménynek volt köszönhető, hogy az olimpiai bizottság felvette a vitorlázórepülést az olimpiai számok közé. Ennek lett majd eredménye a Jacobs féle Meise (Cinke), melyet olimpiai típusgépként építettek meg később.

¹⁸⁷ Az 1936-os olimpián bemutatott repülések után a kairói NOB ülésen 1938-ban vették fel a vitorlázórepülést az olimpiai versenyszámok közé. Nem kis része volt ebben Rotter Lajosnak, aki a korábban már leírt 336 km-es távrepülést bemutatta. Az 1940-es olimpiára típusgépként a „DFS Olimpia Meise” Jacobs gépet választották ki. A háború miatt az 1940-es és 1944-es olimpiák elmaradtak. A vitorlázórepülést ezek után törölték a versenyszámok közül!

¹⁸⁸ Csanádi – Nagyvárad – Winkler: A magyar repülés története

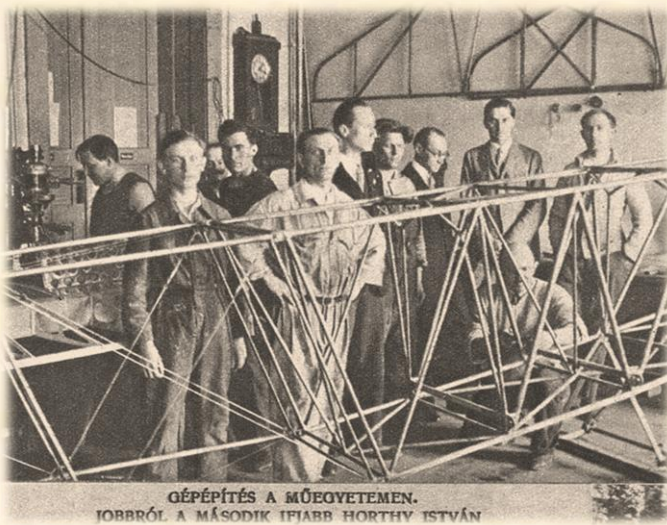
¹⁸⁹ Senki el nem indult Rotteren kívül az nap, egyedül ő repült, hogy bizonyítson.

„Dél már elmúlt, amikor Horváth Robi jött hozzánk azzal, hogy „gyerekek jön Horthy István”, aki már akkor kormányzó-helyettes volt, bemutatlak benneteket neki. Kimentünk a hangár elé 10-12-en tünk és sorban álltunk, természetesen cserkész egyenruhában voltunk. Horváth főhadnagy úr¹⁹⁰ ünnepélyes hangon bemutatta az ózdi kész repülőket. Horthy élénk állt, tisztelgett és köszöntött bennünket pár szép szóval és örömét fejezte ki a találkozásunknak. Majd odajött hozzánk és mindenkivel baráti kezet fogott. Először az oktatónkkal, majd sorban mindenkivel. Hozzátette „szervusz”! Meglepődve a szó hallatán ijedten rebegtem felé (egy kormányzó-helyettes és főhadnagy!) „Kézét csókolom” – mondtam. Erre ő megint megismételte a kézfogást és határozottan kérdezte: „Te repülőcserkész vagy?” Igen feleltem félősen. „Tudod



repülőknél az a szokás, ha én azt mondom, szervusz, akkor te is azt mondd!” Aztán halkán elrebegtem: szervusz! Kedvesen mosolygott és jó leszállást kívánt a repüléshez.

**Műgyetemi repülőgép építés,
jobbról a második Horthy István¹⁹¹**



a repülőtérről. Hát ilyen volt a mi kormányzó-helyettesünk, Horthy István repülő főhadnagy!”¹⁹²



A Nemere¹⁹³

Az 1942-es év már minőségi változást hozott az

¹⁹⁰ Itt tévedés van. Méray Horváth Róbert kiváló sportrepülő, de nem főhadnagy. A háború végén a repülő akadémián képezik, rangja repülő akademikus (aks). 1945. 07. 07-én tisztázatlan körülmények között lelőtték az oroszok! Horthy Istvánnak is csak már hónapjai vannak hátra, mert 1942. augusztus 20-án, 25. bevetésén hősi halált halt a Don melletti frontszakaszon.

¹⁹¹ Wikipédia

¹⁹² Básti József

¹⁹³ Rotter Lajos kiváló teljesítmény vitorlázógépe, amely sok mindenben, technikai megoldásokban, koncepcionális tervezésben is jelentősen megelőzte korát 1936-ban. A gép kifinomult, áramvonalas alakja – szélcsatorna kísérletek nélkül – szintén olyan, hogy mások ilyet csak az 1950-es években építenek majd. A kép a <http://www.pumaszallas.hu/> honlapról származik.

ózdí repülésben. Kezdetét vette a csörlőrendszerű kiképzést. A gyár jóvoltából egy száz lóerős BUICK személygépkocsit kap a szakosztály, amit egy kis átalakítással tettek csörlésre masszá. A kötéldob a kocsí hátsó tengelyére került, amelyre biztonságosan hozzávetőleg 500 méter kötelet lehetett felcsévélni. A gépkocsíhoz készült egy erős kivitelű bak is, hogy csörléskor a kocsí hátsó kerekei a földtől 15 centiméterre elemelkedjenek. A görgös terelőket a kocsí lökhárítójára szerelték fel, mind vízszintes, mind függőleges terelést biztosítva, 2 x 2 cm-es hézagokkal, 50 mm-es görgőkkel. A görgők után egy súllyal ellátott vágó készülék is felszerelésre került. A csörlővel egyidőben elkészült egy szállító kocsi is, amelyben a gépeket szétszerelt állapotban tudták ide-oda vinni.

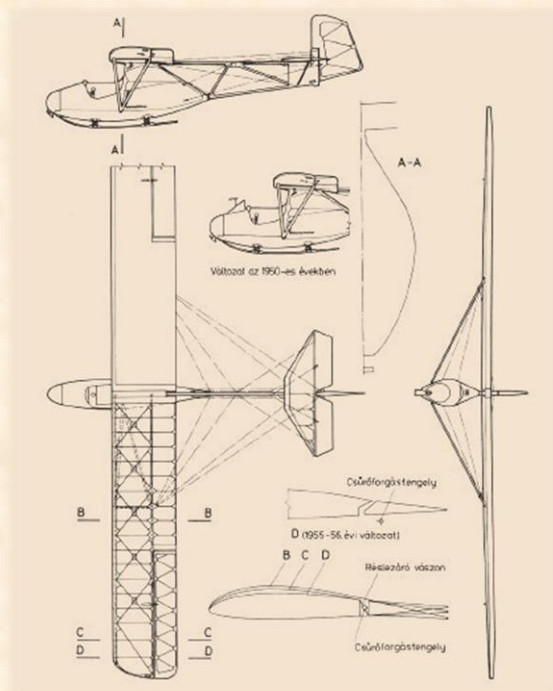
Innentől kezdve már csörlőüzemű repülések is voltak.

A szentsimoni hangár 1943-ban bontották el és Ózdon az akkori cserkészotthon udvarán – az 1970-es években gyári garázs – újra felépítették. Ennek okára nem találtunk magyarázatot, a későbbiekben – az események alapján – azonban utalok majd egy gondolatomra, amely magyarázat lehet. A hangár elbontása gyakorlatilag a szentsimoni repülőtér végét is jelentette. A cserkészotthonból vasárnaponként a vállukon vitték a repülősök a gépek alkatrészait a környező hegyekre, s ott a helyszínen összerakva folytatták repülési kísérleteiket. Ez az időszak nagy visszaesést jelentett a repülés életében. A gépek állaga a gyakori szerelés nem bírta.

Ebben az időszakban az uraji völgyben, a bolyoki szőlődombon, a kőaljai tetőn, a sajópüspöki dombokon, a centeri nagyvölgyben, az Akasztó hegyen, Pogonyi pusztán is történtek repülések.

Vöcsök háromnézeti rajz (Rubik R-07b)

A Kőalja, Ózdon, a mai lakóházakon túl, füves rét volt a jelenlegi Tüzép helyén is, egészen a vasútig. A hegy meredeksége miatt azonban a gépek visszavitele túlságosan fáradtságos ügy volt. De repültek az Uraj völgyben, a bolyoki szőlődombon is a visszaemlékezések szerint. Ez egy zaklatott időszaka volt az ózdi cserkészrepülésnek, mert állandó repülőtér hiányában sok volt a repülésen kívüli melléktevékenység és így repülni alig jutott idő. Ráadásul a gépek a sok szerelést megsínylelték!



„Egyszer - az uraji völgy jobb oldalán – a derencsényi tanya felől akartunk repülni. Én voltam az első, aki elindult, de az út szélén levő fasor túl közel volt, ami fölött nem tudtam áterni és egy kört csinálva, visszafordultam és a hegy oldalán felfelé – szemben az indulási iránnyal – szálltam le. Ez nem volt egy veszélytelen manőver, úgyhogy vissza is mentünk a

szemben levő Ráctag utáni részre repülni. Az oktatóm Miklós László nem győzött hálát adni a sikeres repülésemért. ¹⁹⁴

Vitéz Hefty Frigyes ózdi munkájáról, a Szenna völgyi repüléseknél már szóltunk. Később is felkereste azonban az ózdi cserkészrepülőket, ez már 1943 után volt.

„Egyik alkalommal – amikor a bolyoki szőlőtől repültünk – meglátogatott bennünket Hefhy Frigyes az Aero Szövetség elnöke. Sikerült rábeszélni egy startra, amit el is fogadott és udvariasságból nem repült le a patakig, félútról visszafordult és az indulási helyhez közel szállt le. De mivel volt egy kis szél, így majdnem annyit repült, mint mi, akik a patakig repültünk. ¹⁹⁵

Ebben az időben is előfordult géptörés. Hudák Ferenc repülőcserkész egyenes siklásból a patak menti fák között akart átrepülni. A gép szárnyvégeit egy-egy fa megfogta és hozzávetőleg 3 méter magasról a gép leesett. A szárnyvégek sérültek, de a növendék éppen, baj nélkül megúsza az esetet.

Az Akasztó tetőről való sikeres repülésről így írt Básti József, aki aznap a HA-2039 Vöcsökkel repült, 1 perc és 35 másodpercet, lejtőszélben:

„Erről a tetőről aznap már mindenki lerepülte az egy startját, amikor a gépet újra felvittük a tetőre, s az oktatóm Miklós László megkérdezte: Le mernék-e innen menni? Minden vágyam az volt, hogy egyszer már én is kapjak egy tetőstartot. Eddig csak a dombok oldaláról indulta. De ott van egy nagy topolyafa, csak arra vigyázz, hogy neki ne menjél! A többiek is elkerülték. Igaz, hogy mindenki elég messze szállt le a starthelytől a rét valamelyik részén, mert akkor még nem voltak se utak, se házak. Lehetett válogatni a leszállóhelyben.

Repül a Vöcsök ¹⁹⁶



Enyhén fújt a szél és elindítottak. Mondta az oktató, ha közel maradok a hegyhez, tovább is fenn tudok maradni. Elindulás után jobbra fordultam és éreztem, de láttam is, hogy a

¹⁹⁴ Básti József

¹⁹⁵ Básti József

¹⁹⁶ Fekecs Gábor gyűjteménye

hegy vonulatához képest alig merülök. A következő völgyig el is mentem, de már ott merülni kezdtem. Visszafordultam és túlmentem a patakon, majd a nagy fát messze elkerülve, visszafordultam a hegy felé, közel a tetőre felvezető úthoz szálltam le a domb alján. Meg is dicsérték érte.”¹⁹⁷

1942. május 4-én, a sajpópüspöki dombról repültek az ózdiak. Babós Sándor cserkész-repülő a Grunau Babyval repült. A domboldalhoz közel került és azt a szárnyvéggel érintve, elakadt. A gép, részben összetört. Személyi sérülés szerencsére nem történt, de Babós Sándor az élmény miatt a repülést abbahagyta.

[illegible]

A társaságunk nem tudatos a tévi kötések orvosi vizsgálatának
végrehajtásai, mert Gyártó munkái és az orvosi vizsgálati lapok alatti, a
jelölésükkel egy csak az íráshoz látsz azkor tudni megadni.

Sesajin tiumtalariol

640, 1942. August 25 to 29.

replied: "I do."

Kimutatás, 1942.augusztus 25. az ózdi sportrepülők eredményeiről

¹⁹⁷ Básti József.

Amit el tudtunk olvasni, illetve amely nevek a korábbiak alapján kikövetkeztethetők voltak.

Név	Beosztás	Vizsgafokozat	Üzemnap
Vezetők, oktatók			
Óvári Antal (katona)	oktatásvezető	B	9
Mórász Béla	oktatásvezető helyettes	B	2
Huszthy Mihály	oktatásvezető	C	17
Miklós László	oktató	C	19
Farkas Ferenc	hangármester	A	7
„C” vizsgás repülők			
Vámos József		C	7
„B” vizsgás repülők			
Bretán József		B	7
Borsodi István		B	18
Babós Sándor (katona)		B	3
Cseke Viktor		B	17
Czuczor Miklós		B	6
Kun Kálmán		B	11
Tompos József		B	3
„A” vizsgás repülők			
Básti Sándor		A	14
Básti József		A	14
Farkas István		A	3
Juhász János		A	11
Hlavács László		A	-
Köntös László		A	12
Nagy Mihály		A	3
Stzója János		A	11
Kezdő növendékek			
Borsodi Géza			31
Babus Elemér			1
Bárczi Béla			3
Bárczi László			9
Bencsik József			1
Csoll Tibor			7
Derenkó József			6
Gajdos Aladár			2
Hudák Ferenc			1
Horváth G.			4
Komjáthy Antal			1
Kóródi Miklós			1
Makra Pál			1
Mokri Gyula			2
Sivák Sándor			1
Szekanecz Tibor			12
Szőke László			1
Turcsányi J.			3
Török István			3

A kimutatásban nem tudtam a félévi kötelező orvosi vizsgálatokat feltüntetni, mert Óvári mérnök úr az orvosi vizsgálati lapokat eltette. Ő jelenleg katona, így csak ha itthon lenne, ill. lesz, akkor tudom megadni.

Ózd, 1942. augusztus 25
Hazafias tisztelettel:
a repülőoktató

1942 nyarán az ózdi cserkészek a Rozsnyó környéki Gice-Licére mentek el táborozni. Ez a táborozás a vízi cserkészekkel közösen történt, ahonnan Kassára még egy kerékpár túrát is tettek.

Az első csörlőzéses üzemről ismét találtunk beszámolót. Itt megint az alkalmas terep kiválasztása volt a hosszadalmas. Végre Sajóvárkony után, Bánszállás felé találtak egy alkalmas helyet, ahol a terep legalább 800-1000 méter hosszú volt. Itt kezdődött az ózdi csörlőzés, ami kis híján balesettel végződött.

„Kun Kálmán segédoktató ült be a gépbe – Grunau-Babybe – hogy végrehajtsa az első csörlőzést. A csörlőautóra már a terelőgörgőket is felszerelték, de a biztonságot szolgáló vágókészülék még nem került fel. Így Major Bélát állították a görgők mellé, ha nem old le a gépről a vezető, akkor vágja el a kötelet.

Csodálatos látvány volt számunkra – és igen nagy élmény – ahogyan a Baby pár méter után, mintegy hatvan fokos szögben emelkedik felfelé. Alig 40-45 másodpercen belül 250 méteren lehetett. Itt már most Kálmánnak le kellett volna oldania a vonókötelet. A csörlő már lefelé húzta a gépet. Farkas Ferenc a csörlőautó kezelője leállította a motort és kiáltott Bélának, hogy vágja el a kötelet. Ez csak a harmadik csapásra sikerült, amikor pontosan a görgőn levő kötelet eltalálta. Ugyan ebben a pillanatban Kálmán is rájött, hogy ennél a gépnél a vonókötel nem esik le. Az előzőeknél csak nyitott kampó volt a gépeken és a gumikötél meglazulásával ez leesik a gépről. Szerencsére vízszintes helyzetbe hozta a gépet és néhány kör után – közel oda, ahonnan indult – leszállt. Igaz, falfehéren, leizzadva, reszkető lábakkal szállt ki a gépből. Utána még jó néhány felszállást csináltunk sikeresen, és ami fontos volt, fáradtság nélkül.

Ezen a napon volt itt Budapestről az Aero Szövetségtől Tóth és Kertész úr, hogy levizsgáztassák a csörlőautót. Szerencsére a jelenetből nem láttak semmit, így megkaptuk az autóra a csörlőzési engedélyt.¹⁹⁸”

1941-43-ben is rendszeres volt a Sajópuszpökiben végzett repülés, ahol a dombok iránya olyan, hogy az északi szélben lehetett kiválóan repülni. Eleinte ide is vállon, majd kocsin vitték a gépeket, de később béreltek egy pajtát is, hogy a sok hurcolkodástól mentesüljenek. Itt került sor az első csörlőzésekre és autóvontatásra is, mégpedig a Sajópuszpököt elhagyó országútnak a Sajónémeti felé eső szakaszán. Ott az út hosszan egyenes, két oldalt pedig termőföldek, jelentős akadály nélkül. Az országúton abban az időben a forgalom majdnem nulla volt.

¹⁹⁸ Básti József

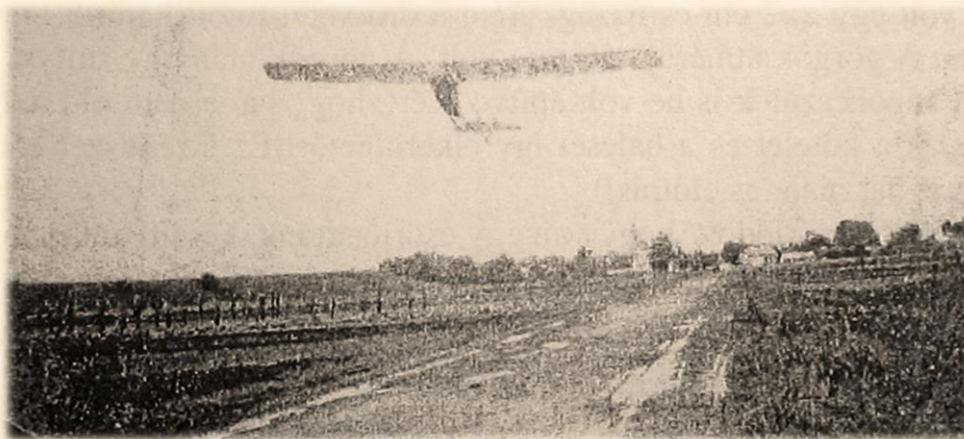
Az út menti rét mind a felszállásra, mind a leszállásokra alkalmas volt. Ebben az időszakban már a cserkészeknek itt is rendelkezésre állt egy C-Pilis. Az érkezése 1942 lehetett, lajstromjele pedig talán a HA – 3040.¹⁹⁹

Az autóvontatásból való felszállások tehát az országútról történtek egy hozzávetőleg 300 méter hosszú vontatókötéllel. A 100-150 méterre felvontatott géppel aztán már a Sajópüspöki dombok felett - jó szélben – igen jól lehetett repülni. A terep jó volt és a repülési eredmények is jobbak voltak, mint Szentsimonban.

Itt repültek ki azokat az első „C” vizsgákatt, amelyek Ózd környezetében születtek, Czuczor Miklós – 23 perccel -, Bretán József pedig 26 percet repültek. Ebben a környezetben már fél órát nyugodtan lehetett repülni.

Ezek után itt már rendszeres repülés folyt. Még táborozás is történt az RMST sajóparti vízművének közelében, ugyanis itt volt az ózdi vízicserkészek csónakháza is. Ezekben az években a honvédség is tartott itt embereket, ezért a táborozás alatt ők biztosították a cserkészrepülők élelmezését is.²⁰⁰

Itt térnék vissza a szentsimoni repülőtér elhagyásának gondolataihoz. Az előzőekben ismertetett „vándorlásokra” csak egy magyarázat lehet, keresték a Szentsimoninál jobb adottságokkal rendelkező helyeket. A felszerelésükből adódóan még sokáig csak a lejtővitorlázás az, amit gyakorolhatnak. A csörlőautó, majd a Tücsök, Vöcsök és Pilis, de még a Grunau Baby is a jobb adottságú dombokon, majd síkvidéken is, sokkal eredményesebb, mint Szentsimonban. Erre magyarázat a lehet a szentsimoni dombok iránya, az ott uralkodó széljárás. Egy azonban bizonyos lassan a folyamat Bánréve irányába viszi őket, hiszen ez Sajópüspökitől már mindössze két kilométerre van. Amikor aztán már nagyjából teljesen elszakadnak a lejtőtől itt, Bánréven végre kialakíthatnak egy síkvidéki, nagyon jó adottságú repülőtér. De ez majd csak sokkal később, most még csak 1943-ban vagyunk!

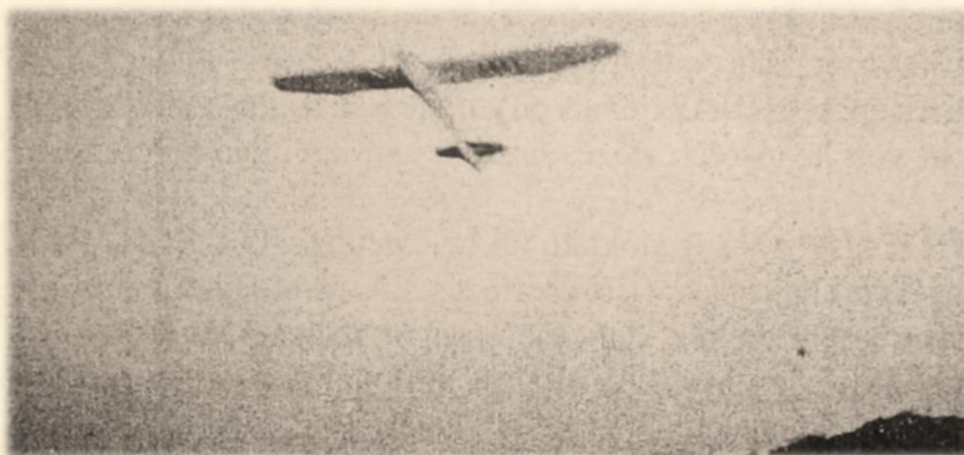


**Vöcsök (HA-2039) autóvontatásban
Sajópüspöki országút, 1943²⁰¹**

¹⁹⁹ Rossz minőségű, régi fényképről, képjavító eljárások alkalmazása után, talán ez lehetett a lajstromjel. (RZ)

²⁰⁰ A Sajó ekkor még nem volt gátak közé szorítva. Kanyargós meder, hangulatos fás, bokros részek és nagy víziület. A MÁV menetrendben ekkor még Sajópart fürdő a megálló hely neve. A környék minden településéről járnak ide az emberek, Ózdról is nagyon sokan. A feljegyzések szerint az ország sok más pontjáról is érkeztek ide cserkészcsapatok, táborozni.

²⁰¹ Básti József



Ugyanott a levegőben a Pilis. (HA-3040?)²⁰²

A háborús helyzet miatt ekkor az országban sok szigorítás mellett azt is előírták, hogy minden 16 év feletti fiúnak levettefoglalkozásokon kellett részt venni. Ez a katonai előképzési rendszer része lett. Ózdon teljesített ekkor szolgálatot Homonnay József repülő százados, aki ezt az előírást a cserkészrepülőkre úgy tekintette érvényesnek, hogy ők a vasárnapi foglalkozást a repülőterükön teljesítik. Sokszor látogatta a repülési napokat is. Tartott nagyon rövid levettefoglalkozásokat is, majd a repülése volt a fő szerep.

Az 1943-as év is sok érdekes dolgot tartalmaz az ózdi cserkészrepülők számára. Emlekeztessen bennünket erre Czuczor Miklós írása!

„...Egyszer csak jött a hír, hogy a rimaszombati cserkészek szeretettel meghívják bennünket az akkoriban évente megrendezésre kerülő majálisukra és nagyon örülnének, ha bemutató repülést is tartanánk. Nem volt titkolt szándékuk, hogy városukban ők is szeretnék megalkotni a cserkész vitorlázó repülést.

Majd kiugrottunk a bőrünkbe a hír hallatán! Nagy igyekezettel készültünk a rimaszombati cserkészekkel történő személyes találkozásra. Ekkor a felvidék egy része már visszatért hozzánk, az anyaországához. Így szabadon mehettünk a kitűzött időpontban, minden esetleges zaklatástól mentese. Úgy döntöttünk, hogy a vállalatunktól korábban kapott hatszemélyes Buickkal indulunk. Ezt a gépkocsit házilag repülőgép csörlőzésre is alkalmassá tettük már jóval korábban, mert a motor viszonylag nagy lóereje még sok egyéb hasznos célra is alkalmassá tette.

Szeretett oktatónk és parancsnokunk Miklós László, aki sajnos azóta elhunyt, kijelölte az útrakelő boldog fiatalokat, akik között én is helyet kaptam. Ez nagy megtiszteltetés volt számomra.

A megbeszélt időpontban, egy verőfényes nap reggelén a pótkocsira szerelt gyönyörű, ezüstszerű repülőgéppel Rimaszombat irányába. Az ezüstszerű overálos kis csapat egy része a kocsik belsejében, míg a másik – köztük én is – a nyitott szállító kocsin utaztunk. Ez a gyönyörű idő jóvoltából különleges élmény volt nekünk, fiataloknak. Mondanom sem kell, hogy egész

²⁰² Básti József. (A törzs ívelt formája alapján ez bizonyosan egy C-Pilis. A lajstromjel talán HA-3040? RZ)

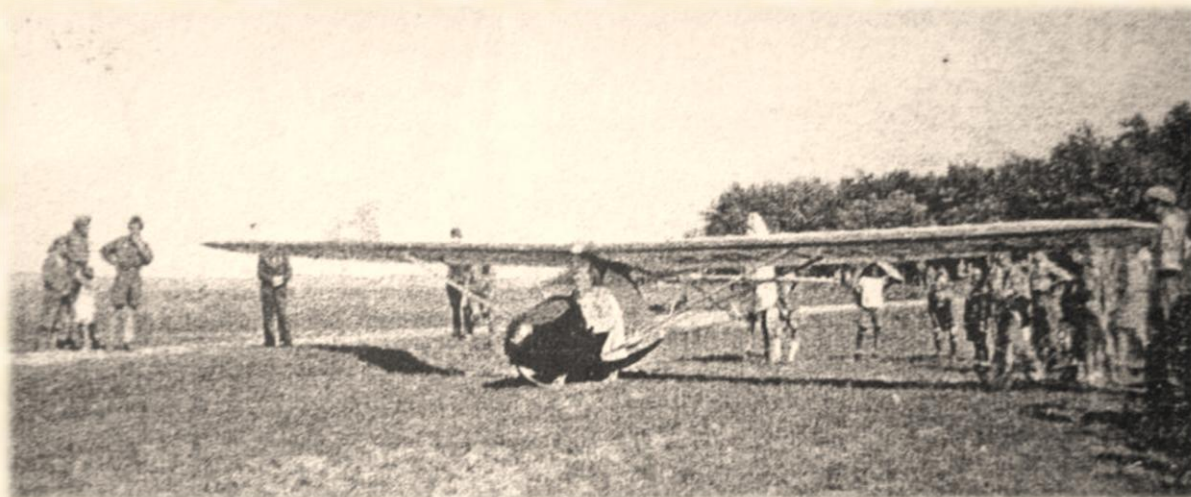
úton nótáztunk és énekeltük a szebbnél szebb cserkészdalokat, amitől hangos lett a Rima völgyében kanyargó országút amerre elhaladt ez a különleges karaván.

Fogytak a kilométerek és egyszercsak feltűnt a távolban ősi városunk sziluettje. Ekkor jött számunkra igazán a nagy meglepetés. Ugyanis a város szélén díszes rezesbandával fogadtak bennünket. Még ma is – ötven év távlatából – örömkönnye lopóznak a szemembe, mint akkor régen.

Rövid, de szívből jövő testvéri üdvözlések után vonultunk lassú lépésben, élünkön a zenekarral, jobbról-balról kicsinyek és nagyok lelkes kíséretével a szép pompás épületek között, a „Fekete sas” címeres városháza előtt. Mondhatom, hogy nagyon megtetszett nekünk, ez a tipikusan hajdan volt kézműves város. Számomra különösen, mert szeretett édesapám ebben a városban töltötte inas éveit...

...Az ünnepélyes fogadás után rövidesen megérkeztünk célunk színhelyére a festői szépségű környezettől övezett majális parkba. Itt aztán kivettük a részünket az igazi testvéri fogadtatásból. Csodálatos volt minden! A színes nyüzsgő kavalkád, a pompás ételek, a közös játékok, a fiatalok közötti barátságkötések, stb. Ezután következtek a bemutató repülések. Hát ezt sem felejttem el soha, amíg élek! A lelkes tömeg fantasztikus volt a mindössze 80-100 méter magasan suhanó gépből nézve, amint kalapjaikat magasra dobálva élvezték a számukra és számunkra sem mindennapi jelenetet. Mindnyájan nagyon boldogok voltunk.

Sajnos lassan elérkeztek a búcsú percei, amit szomorúan ugyan, de kénytelenek voltunk tudomásul venni. A ragyogó napsugár is készülődött, hogy a távoli horizonton alámerüljön. Az ezüstszerű nagy madár, mintha megérezte volna, összezárta szárnyait és elfoglalta a helyét a szállító kocsik kötelei között. A nemrég még harsogó sokadalom hangjai is csendesedtek. Bizony leszállt az alkony. Előttünk még hosszú út állt, ezért ha búslakodva is, de sajnos indulnunk kellett...²⁰³



Az ózdi cserkészrepülők bemutatója, Rimaszombat, 1943²⁰⁴.

A képen a HA-2039 jelű Vöcsök.²⁰⁵

²⁰³ Czuczor Miklós visszaemlékezése a rimaszombati repülő bemutatóról. 1994. május 27.

²⁰⁴ Czuczor Miklós

²⁰⁵ Básti József



Kézi csörlő, a dombra való
gépvisszahúzáshoz,
Sajópuspöki

Kutatásaim nyomán időközben előkerült „Az Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők Alapszabályai” (1943) a hozzá kapcsolódó jegyzőkönyv és a belügyminisztériumi szakvéleményezés is.

Az Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők alapszabályai 1943. március 24-i dátumozású.

Az alapszabályzatban rögzített cél

- A repülősport, különösen a motornélküli repülés fejlesztése, a haderőn kívüli előképzéssel, valamint a sportrepüléssel kapcsolatban.

- A repülés eszméjének, céljainak honvédelmi és sportjelentőségének ismertetése és fejlesztése.

Tagok: „Rendes tagok és támogatótagok.”²⁰⁶

Az engedélyezés: 1944. április 19-én datált.

Az Országos Levéltár őrzi az 1944. 07. 5-én dátumozott „Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők alapszabályainak változásai”, ennek láttamozását.

Ez az irat a függelékben teljes terjedelemben olvasható. A leglényegesebb dolgok egyike azonban, hogy az ózdi cserkészrepülők is részesedtek a HMNRA támogatásából, a fő helyi támogató természetesen továbbra is az RMST maradt, sőt az irat tanúsága szerint a cserkészrepülés kiszélesítését szorgalmazta Ózd és vonzáskörzetében. Biztosította a szükséges

javakat is és adta a szakembereket is mind a szervezeti élet vezetéséhez, mind pedig a

Az "ÓZDI VASGYÁRI CSERKÉSZREPÜLŐK" ALAPSZABÁLYAI .

I. Általános rendelkezések.

1.§.

- 1/ Az egyesület címe: "Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők".
- 2/ Az egyesület székhelye: Ó z d.
- 3/ Az egyesület működési területe: Az ózdi közigazgatási járás és az ózdi vasgyár és bányák munkáltató területe.
- 4/ Az egyesület hivatalos nyelve: magyar.
- 5/ Az egyesület pecsétje: "Cserkészrepülők ÓZD" szöveggel és cserk. rep. jelvénnel.
- 6/ Az egyesület jelvénye: A Magyar Cserkészmozgalom lilíomos jelvénye szárnyakkal.

2.§.

- Az egyesület céljai:
- 1/ a repülősport, különösen a motornélküli repülés fejlesztése, a haderőnkívüli előképzéssel, valamint a sportrepüléssel kapcsolatban.
 - 2/ A repülés eszméjének, céljainak, honvédelmi és sportjelentőségének ismertetése és fejlesztése.

3.§.

A cél elérésére szolgáló eszközök.

- 1/ Összeköttetések létesítése hasonló célokat szolgáló egyesületekkel és repülőalakulatokkal, valamint a Magyar Cserkészmozgalom illetékes szerveivel.
- 2/ Előadások rendezése.
- 3/ Ünnepek, kiállítások, repülőtanfolyamok, repülőnapok és repülőtáborok rendezése.

4.§.

- 1/ Az egyesület vagyona: jelenleg kb. 20000 P. értékű repülőfelszerelés.
- 2/ Az egyesület vagyona jövedelmeiből képződik.
- 3/ A Rimamurány Salgótarjáni Vasút Rt. által használatra átadott, vagy csak társulat támogatásával szerzett ingó és ingatlan vagyont a Cserkészrepülők az adományozó kikötése szerint használják, de az mindenképp társulati tulajdon marad. Minden egyéb, az egyesület által szerzett ingatlan, a Magyar Cserkészmozgalom tulajdona, használati joga azonban mindenkor az egyesületet illeti és a rendeltetészerű cél szolgálatától el nem vonható.

5.§.

Az egyesület jövedelmei:

- 1/ A Morthy Miklós Hazaérti Repülőalap évi támogatása.
- 2/ Adományok és hagyományok.
- 3/ Tagsági díjak.
- 4/ Előadások, ünnepek, bemutatók, versenyek és vállalkozások jövedelmei.

²⁰⁶ Iratok: BAZ m Lt. IV. 829.4350.-alapszabály-jegyzőkönyv.

műszaki munkák végzéséhez. A repülőegyesület tisztikarába magas beosztású mérnökök, hivatalnokok kerültek be, akik személye garancia volt a repülésre. A közgyűlés Németh József asztalosmestert – aki a gépépítések vezetője volt az RMST részéről – műhelyvezetővé nevezték ki. Farkas Ferenc pedig repülőtér- és hangárgondnok lett. Huszthy Mihály bányamérnök is a klub tagja már ekkor, repül és e mellett az egyesület pénztári ellenőri feladatait is ellátta. A jegyzőkönyvből egyértelmű, hogy ekkor kapja Miklós László oktatói minősítését. A közgyűlés arról is határozott, hogy a repülőklub – tekintettel az ózdi cserkészrepülés 1932-es indulására – megtartja nevében is ezt, „Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők” az egyesület új neve. Egyúttal lehetővé teszik a környék leventekorú fiataljainak is, hogy csatlakozzanak a repülő egyesülethez.

A háborús viszonyok ellenére a sportrepülés és a motoros repülő képzés töretlenül folyik hazánkban, sőt az Aero Ever Kft jóvoltából jut gép már mindenhová, amely vállalkozás munkájáról csak néhány vázlatos adat!

- ✓ 1939-ben összesen 52 gép készült, nyereség 4029 pengő.
Típusai: Tücsök, Vöcsök, Pilis.
- ✓ 1940-ben összesen 80 gép készült, nyereség 6969 pengő.
Típusai: Cimbora, Kevély és 5 darab DFS. Olympia Meise
- ✓ 1941-ben 120 gép készült, nyereség 17821 pengő
- ✓ 1942-ben 140 gép, nyereség 29801 pengő
- ✓ 1943-ban 150 gép, nyereség 53539 pengő

1945-ig összesen 790 gépet gyártottak és 1944-ben már közel 500 főt foglalkoztattak. Rubik Ernő és társa, Mitter Lajos munkája, valamint cégének működése példaértékű! Az, hogy ebből később a háború után semmit sem profitált az ország csakis a politikusaink ostobaságának volt betudható. Rubik Ernő, ha ezt nem hazánkban követi el, hanem valamelyik nyugati országban, akkor milliárdos gyáros lenne és mondjuk, Soros Györggyel együtt emlegetnék a nevét!

Ekkor az Aero Ever Kft repülőgépek mellett szállítókocsikat, mentőcsónakot, halászladikot, sílécet és egyéb más sportszereket is gyártottak.

A vitorlázórepülés 1938-1943 között Magyarországon - a haderőn kívüli előképzés folytán - hatalmasat fejlődött.

1943-ban a Magyar Aero Szövetségnek már 46 tagegyesülete volt, 2800 fő működő taggal. A vitorlázógép állomány meghaladta az 500 darabot.

1943-ban Magyarország a vitorlázórepülési eredményeket és vizsgák számát tekintve Németország és Lengyelország után, a harmadik helyre küzdötte fel magát.

Aztán Magyarországot is megcsapta a háború szele. A német és szövetséges csapatai állandó visszavonulásban voltak a keleti fronton, de már Olaszországból, sőt már Franciaországból is jöttek az amerikaiak és angolok is. 1944 nyaratól a szövetséges légierő naponta támadta a magyarországi célpontokat, a háború zivatarja a repülést sem kímélte és erre az időre abba kellett hagyni ezt a sportot.

Sajópuspöki, 1944. 09. 20.²⁰⁷

A Vöcsök előtt: Básti József, Cseke Viktor, Czuczor Miklós, Bretán József, Juhász János.²⁰⁸

Az ózdi cserkészrepülésben is bekövetkezett az első halálos baleset. 1944 májusa volt az időpont, a helyszín pedig a Sajópuspökinek a Sajónémeti felé eső részén, az országút melletti rét. Vitkó Géza egy Vöcsökkel indult repülni. Az oktató a repülés előtt kipróbálta a gép kormányait és mindent rendben is talált. A gép csörlésből repült, szabályosan emelkedett, hozzávetőleg 300 m magasságra. A kötél leoldása is szabályosan megtörtént. Ez után meredek siklásban elindult lefelé, Az egész csak másodpercekig tartott, mert hozzávetőleg 60°-os szögben becsapódott a földbe!

„...Megrémülve, hogy hang sem jött ki belőlünk – néztük végig ezt a rettenetes tragédiát. Rohant mindenki a lezuhant roncs felé, de oly nagy volt a becsapódás ereje, hogy már akkor Géza élettelenül volt a darabokra tört gép roncsai között...”²⁰⁹

A balesetnek csak feltételezhetően voltak megállapíthatóak az okai. Az egyik lehet egy átmeneti rosszullét, a másik pedig az, hogy – ezt fogadták el később oknak – éjszakás műszakot végig dolgozva ment repülni. A kialvatlanság okozhatta a rosszullétet, vagy figyelemkiesést? Vitkó Géza az ózdi gyári temetőben alussza örök álmát.

1944-ben ismételten felhívást tettek közé, hogy a HMNRA iskoláiban való motoros repülő képzésre fiatalokat várnak.

²⁰⁷ Básti József

²⁰⁸ (Juhász János itt még nem tudja, hogy életéből mindössze 8 év van hátra. A budapesti Postás repülőklub oktatójaként 1952-ben, távrepülés közben, Alagról indulva, egy Június 18-as géppel, Bánréve térségében – a csehszlovák oldalon, Abafalva község mellett – alacsonyan végzett fordulóban lecsúszik. A szárnyvég földet ér, a gép lezuhan. Halálos sérülést szenvedett.)

²⁰⁹ Básti József. (Itt valamelyik dátum nem jó! Az előző kép 1944. szeptember 20-i keltezésű és a Vöcsök (HA-2039) teljes épségben a képen van. Vitkó Géza balesetét 1944 májusra teszi Básti József. Volt egy másik Vöcsök Ózdon, vagy a dátumokkal van gond?)

„A háborús helyzet miatt a vezetők és a fiatalok közül is néhányan, így már egyre ritkábban adódott lehetőség, hogy repülést lehessen tartani.

Ekkor volt egy felhívás a HMNRA-tól, hogy motoros kiképzésre lehet jelentkezni 16-20 év korig. Részemre itt volt a nagy alkalom, hogy megtanuljam a motoros repülést....”²¹⁰



A motoros repülő kiképzésre már nagyon komoly orvosi vizsgálatokon kellett átesni, mivel ez már a honvéd légierő „előszobája” volt. Amikor Básti József a fenti sorokat írta, akkor 3200 jelentkezőből (!) 180 főt vehettek fel. A vizsgálatokat a Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetben végezték, gyakorlatilag mindenre kiterjedően. Még a magassági kamrát is „megkóstoltatták” a jelentkezőkkel. Lehetett válogatni a jelentkezők közül!

Az egészségi alkalmasságon túl, az akkori törvényeknek megfelelően a származási igazolásokat is be kellett nyújtani, nagyszülőkkel bezárólag. Ez nem kis munkát és utánjárást kívánt meg a felvételizőktől, de ezek nélkül szóba sem álltak velük.

Ózdról Básti József és Varga Seres István feleltek meg, bár neki nem volt repülős alapképzettsége.

„A szülők - mindkét részről – egyáltalán nem örültek, hiszen a kiképzés után átvesz a Honvédség és ott kiképzést kapunk – vadász, bombázó, felderítő, stb. – gépekre és máris mehetünk bevetésre. Jól tudták ezt a szülők, de azt is, hogy egész Európa lángokban áll és a legfontosabb az emberi élet megmaradása. Ám bennünket csak az érdekelt, hogy motoros repülők lehessünk, a következményekkel nem igazán számoltunk..

1944. június 14-én mindketten bevonultunk Algyőre, három hónapos iskolára...

...Az a Tisza parti település és maga a repülőtér akkor, a világegés kellős közepén egy kis oázis volt, egy puha, meleg fészek. Nekünk szárnybontogató, pelyhes fiókáknak biztonságot és egy életre szóló élményt adó három hónap volt...

”...Mielőtt még felszálltunk megkérdezték: „Van-e olyan, aki eddig repült?” Egyedül voltam, aki jelentkezett. „B” vizsgás vagyok, mondtam. Itt mindenkit magáztak! „Maga két hét múlva elmegy egyedül” mondta. Ez volt, amit soha nem hittem volna el. Az idő mást bizonyított, mert már 10 nap múlva elmentem egyedül, elsőnek a növendékek közül. Ez az elsőség végig kísért a tanfolyamon, mert az egyedül műrepülést is én végeztem először. Már minden feladatot végigrepültem egyedül és még mindig voltak, akik oktatóval repültek. (Nem kis irigység tapasztalható volt a többiek részéről.)...

...A HMNRA –nak Hány László – Tata – volt a megbízott ellenőre. A kiképzést ő irányította és felügyelte a repülőtereket. Így Algyő is hozzá tartozott. Saját gépe volt, amivel járt, de volt pilótája is, aki vezetett. Ő maga is kiváló repülő volt. Az útirányt már felszállás után mondta meg a pilótájának, hogy hová akar menni. Soha nem jelentette be előre az érkezését. (Nem volt felhajtás, előkészület.)

²¹⁰ Básti József

Már egyedül repültem három napja, amikor megérkezett a „Weihe”-vel, ez volt a beceneve a gépnek. Sorakoztunk a starthelyen és kérdezte: „Van-e már egyedül repülő?” Jelenttem: „Igen”. „Egy szép felszállást szeretnék látni!” Beültem és felszálltam. Leszállás után – amit végignézett – jelentettem: „A feladatot végrehajtottam.” Csak annyit mondott, miközben kezét fogott velem: „Ezt így kell csinálni.”

A következő alkalommal már egyedül műrepültem, amikor jött. Akkor is nekem kellett neki bemutatni a műrepülést. Eddig 1200 méteren műrepültünk, de ő azt mondta jobban látja 800 m-en repülni végig az általa elmondott feladatsorozatot. Mint kezdő műrepülő ugyancsak izgultam, az egész iskola és Hány tábornok előtt (fölött) kellett repülnöm. Úgy éreztem minden jól sikerült. Leszállás után a kézfogáson kívül csak annyit mondott: „Fiam a vadászoknál találkozunk!”

...Valóságos eufóriában éltünk a már említett oázisunkban, miközben észre sem vettük, hogy micsoda sötét fellegek homályosítják el most már szinte óráról órára éltetőnket, a Napot, az egész világunkat. 1944 szeptemberének utolsó napjaiban a kiképzés befejeződött, az utolsó cseppjeit is kiszippantották a motorok a benzinnek.

Vésztjósító felhőkkel terhelt vasárnap volt. Én még elmentem Hódmezővásárhelyre a nagynénéméktől elköszönni, de kora délután már jöttek értem. El kellett hagyni a repülőteret. A gépekkel átrepültünk Vátra. „Remények és kétségek között néztünk a jövőbe, de feltétlen bizakodással tekintettük hivatásunkat, élt bennünk a magyar öntudat, a hazaszeretet...”

1936 és 1945 között a következők repültek az ózdi cserkészrepülő egyesületben:

Babós Sándor
Babus Elemér
Babus Sándor
Balázs Gábor
Bárczi Béla
Bárczi László
Básti József
Básti Sándor
Básti Simon
Bencsik József
Borsodi Géza
Borsodi István
Bretán József
Buris Jenő
Czuczor Miklós
Cseke Viktor
Csoll Tibor
Deák Jenő
Derenkó József
Drevota László
Éles Jenő
Farkas Ferenc
Farkas István

Fekete János
Füsti László
Gajdos Aladár
Gödönyi Ottó
Hercsik László
Hlavács László
Holló János
Horváth G.
Hudák Ferenc
Huszthy Mihály
Jenicsek Tibor
Józsa László
Juhász János
Komjáthy Antal
Kóródi Miklós
Köntös László
Kun Kálmán
Major Béla
Makra Pál
Mauks Miklós
Miklós László
Mohos Ferenc
Mokri Gyula
Mórász Béla
Nagy László
Nagy Mihály László
Óvári Antal
Pallagi András
Papp Imre
Papp János
Sefcsik József
Sivák Sándor
Skultéthy Gyula
Stolhoffer Béla
Stribán Jenő
Szekanec Tibor
Szólya János
Szőke László
Tokaji Gyula
Tompos János
Tompos József
Török István
Turcsányi J.
Vámos János
Vámos József
Varga Tibor
Vitkó Géza

A front közeledtével *Huszthy Mihály* a meglévő gépparkot Vajács²¹¹ bányatelepen, egy használaton kívüli bányarészben helyezte biztonságba. Szomorú eseménye a cserkészeknek, amikor Szálasi Ferenc, hatalomra kerülése után, névlegesen betiltja a mozgalmat, ami a háborús események miatt, amúgy sem működik már normálisan.

1944 októberében a település környékén számos repülőesemény történt. 21-én amerikai vadászgépek, többek között, Bánréve - Sajórecske környékén támadnak személyvonatot, melynek számos vasutas halottja és sebesültje lett.²¹²

Az ózdi kohászati üzemeket a háború alatt nem bombázták. 1944. október 31-én azonban a szovjetek berepülését a település védelmére telepített légvédelmi üteg megakadályozta. Egy gépet lelőttek, a többi visszafordult és Bánréve vasútállomást, valamint a községet támadták, ahol súlyos károk, polgári és katonai áldozatok voltak.²¹³

A II. világháború befejeződik. A fiatalok, akik levették, katonák voltak, szétszórva, de szerencsés esetben évek múlva hazakerülnek főleg a szovjet hadifogságból, munkatáborokból. Az ország romokban, kifosztva. A lakosság egy része elmenekült, más része fogságban. A repülés egyáltalán szóba sem jöhet, a szokásos háború utáni állapotok, nincs semmi, a pénz elértéktelenedik, van viszont szövetséges ellenőrző bizottság, melyben a „prímet” a szovjetek viszik. Nem is lehet ez másként, mert itt van az ország nyakán a hadseregük, míg a többi szövetségesből, mutatóban egy kettő.

Sok sportrepülő halott, olyan nevek, mint *Pettendy János*²¹⁴, *Méray-Horváth Róbert*²¹⁵... Akik katonák voltak súlyos igazolási eljáráson esnek át és legtöbbször elveszítik korábbi egzisztenciájukat. Nagyon hamar „rásütik” a bélyeget akárkire, hogy „horthysta katoná, fasiszta repülő...”. Akkor aztán nem sok lehetőség maradt, főleg repülésre nem. Igen sokan emigrálnak, külföldön élnek majd tovább.

Az, hogy 1944-45-ben mivel foglalkoztak az emberek, teljesen egyértelmű. Túl kellett élni a háború borzalmait. Utána pedig az életet kellett elindítani, gyakran a semmiből. *Huszthy Misi* bácsiról külön is megemlékezünk az itteni repülés személyiségeinek fejezetében. Ott található néhány kordokumentum, melyben az RMST, ózdvidéki bányainak ügyes – bajos dolgait intézi a háború utáni káosz közepette.

A cserkészrepülő egyesület, az iratok alapján feloszlott: 259.620/1945.IV.14.BM.

Básti József, mint HMNRA motoros repülő növendék, az algyői iskolával vonult Vatra, majd egyre nyugatabbra. A háború végén orosz hadifogságba esik, ahonnan csak 1945. szeptember 6-án ér haza, öt hónapos „táborozás” után.

²¹¹ Vajács bánya. Az Ózd környéki szénbányászat is a múlt század második felében bontakozik ki. 1882-ben Járdánházán is nyílik egy bánya, a szomszédságban levő Vajács – pusztán. Vajács – telep és a falu teljesen összeépült az idők során.

²¹² Rónaföldi Z: Légi események Bánréve légterében 1944. október. Amerikai vadászgépek alacsony támadása 1944. október 21.

²¹³ Rónaföldi Z: Légi események Bánréve légterében 1944. október. Bánréve bombázása 1944. október 31.

²¹⁴ Híres sportrepülő, majd vadászpilóta, hősi halált halt.

²¹⁵ Egyetemi hallgató, sikeres vitorlázórepülő, sokszoros csúcstartó táv- és időtartam repülésekben, a háború vége előtt katonai repülő növendék. 1945-ben tisztázatlan körülmények között az oroszok Budapesten agyonlőtték.

Aztán jön az újjáépítés, a politikai csatározások, az emberek megbélyegzése és sok minden más. Először csak a háborús bűnösöknek kikiáltott politikusokat és katonákat üldözik, ítélik meg felettük. A kommunista párt választási győzelme után aztán minden politikai ellenfelet leradíroznak a közéletből. Nincs már szükség cserkészetre, vallásra, úgy tűnik, hogy a tudás és az intelligencia is olyan dolog, ami szégyellni való. Jönnek az államosítások, persze nem csak a nagyüzemekben, hanem általában mindenhol. Egy csomó embert vagyontalanná, állástalanná tesznek, nyugdíj, megélhetés nélkül tengődnek majd. A régi közigazgatásból is és az élet számos más helyéről kiszorulnak az addig ott dolgozók. Jön majd helyettük a párt irányítása, az ÁVO, majd ÁVH. A hihetetlen mértékre duzzadó néphadsereg. Mindez akkor, amikor ismételt jótétet fizet az ország, körbe-körbe minden volt szomszédnak, de leginkább a Szovjetuniónak. Ráadásul a hazánkat megszálló hadseregek ellátását is a magyar néppel fizettetik ki.

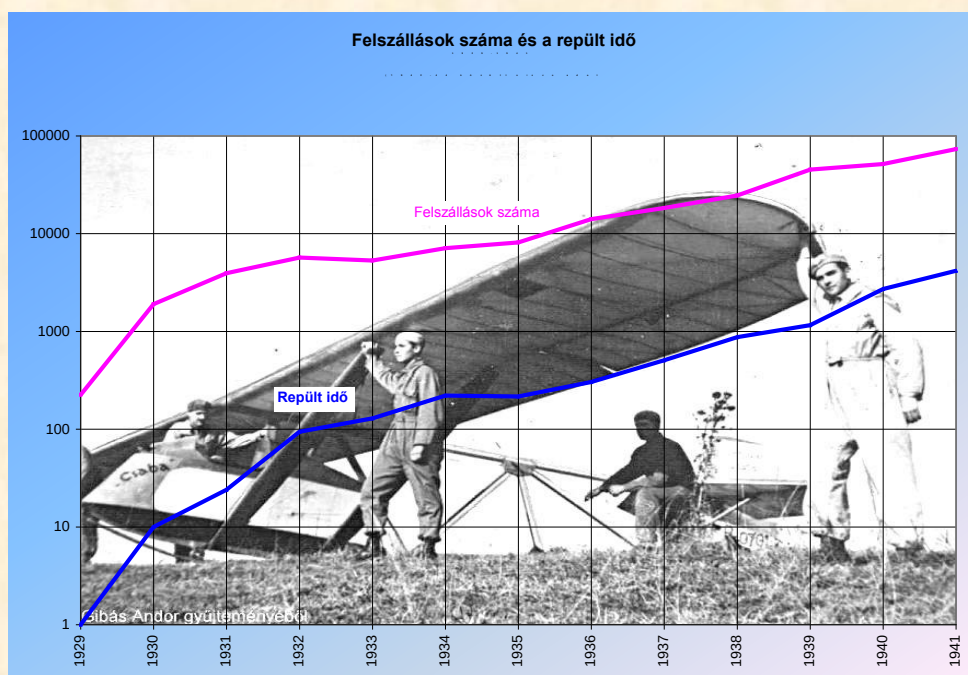
Jön a politikai irányítás minden szinten való jelenléte. Politikai munkások, politikai tisztek serege jelenik meg a semmiből és bírálja felül a józanész, a szakmai tudás, a gazdaságosság minden kérdését. Az üzemek és gyárak élére a korábbi szakemberek helyett nagyrészt politikai káderek kerülnek. Üldözik a földműveléssel foglalkozókat, sorozatosak a begyűjtések a falvakban, amikor is gyakorlatilag minden termést elvisznek. A pénz világrekord mértékben értéktelenedik el és egészen a forint bevezetéséig gyakorlatilag semmit sem ér.

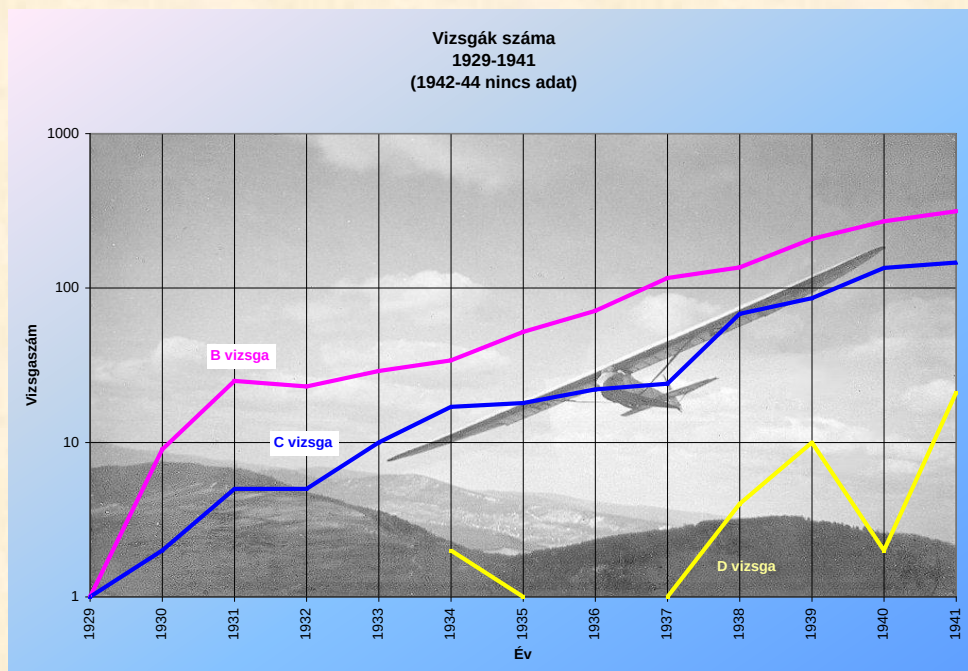
Nagyszüleink, szüleink ezt végigélték és még csak ezután következnek az 1956-ig tartó szörnyűségek.

Nehéz, nagyon nehéz idők voltak...

Aztán majd mégiscsak elindul a repülőélet is. Igaz más megközelítésben, politikai irányítással, de erről már a következő kötet szól...

Egy kis kitekintés az országos eredményekre, azokban az időkben.





A „C” vizsga már nagyon jó eredmény abban az időben. 1945-ig néhányszor tíz ezüstkoszorús teljesítményt repülnek. Ezt is főleg a gazdag, fővárosi egyesületekben, például a műegyetemisták, a MOVE, a BSZKRT vagy, a MÁVAero sportrepülői, ahol jó teljesítménygépek állnak rendelkezésre. Ezek kezdetben német gyártásból származnak (Professor, Rhönadler, Kranich, Meise...). Később azonban jönnek a hazai tervezésű és gyártású gépek, Rotter féle Karakán, a Nemere, a műegyetemi M22-es, a Rubik féle Kevély és jönnek majd a többiek is.

1945-ig négy aranykoszorút repültek, az első Tasnádi Lászlóé, a második Mérai Horváth Róbert, a harmadik Stolte János és a negyedik Beniczky Lajos nevéhez fűződik. Tasnádi László 1942-es repülő halála egy kiváló tehetségű és igen nagy reményekkel kecsegtető repülő pályafutásnak vetett véget, mindössze 26 évesen. Méray Horváthnak egyébként 1944 végére már a gyémánt teljesítményjelvényhez is megvolt két követelménye, a 300 km feletti céltáv és a magassági rekord is, amely 5778 m volt. Csak az 1945-ös korai, tragikus halála miatt nem lett ő az első magyar gyémántkoszorús!

A tárgyilagossághoz az is hozzátartozik, hogy ezek a fiatalemberek ezeket a nagyszerű teljesítményeket az akkori kor színvonalát képező teljesítménygépeken repülték. Egy kis összehasonlítás, hogy ez mit is jelentett:

Típus	Siklószám
Zögling	10
Tücsök	12
Hol's der Teufel	13
Vöcsök	14
Grunau Baby	17
Pilis C	19

Típus	Siklószám
Professor	20
Kranich	22
Karakán	25
M22	25
Rhönadler	26
Meise	28
Nemere	28
Kevély	28

Az ózdi cserkészrepülés gépei

*"...nem akkor alkottál tökéleteset, ha már nem tudsz mit hozzátenni,
hanem ha már nem tudsz mit elvenni belőle."*

Antoine de Saint-Exupéry

**Zögling
(Növendék)
Együléses siklógép.**

Tervező: Alexander Lippisch és Fritz Stamer

A Zögling, Alexander Lippisch²¹⁶, és Fritz Stamer²¹⁷ által, 1926-ban tervezett együléses, jellegzetesen a lejtő menti vitorlázórepülésre tervezett siklógép volt. A növendék egyedül repülte, ezért a biztonság érdekében a kormányozdulatoknak csak lassan engedelmeskedett. A pilótaszargon szerint „jóindulatú” gép volt, amely „megbocsátotta” a vezető hibáit.



Zögling²¹⁸

A jó stabilitás miatt felsőszárnyasra épült, alul-felül huzalmerevítéssel. Törzse rácsos szerkezetű volt, szintén huzalos merevítéssel. Az első változatnál a pilótaülés teljesen nyitott volt. Több változatát dolgozták ki a fejlesztések során a tervezői. A legsikeresebb az SG-38 volt.

Típus megjelölést:	RRG-1
Név:	Zögling (Növendék)
Tervező:	Alexander Lippisch ²¹⁹ , és Fritz Stamer ²²⁰ 1926.

²¹⁶ Repülőgép tervező, pilóta (1894. 11. 2. - 1976. 02. 11.) a német aerodinamika úttörője. Fontos eredményeket ért el a repülőszárny, a delta-szárny és a csupaszárny elméletében. Számtalan vitorlázó, motoros és sugárhajtású gépet tervezett. Leghíresebb terve a Messerschmitt Me 163 Komet rakéta-meghajtású elfogó vadászgép.

²¹⁷ Repülőgép tervező, pilóta (1897. 11. 28. - 1969. 12. 20.). Ő dolgozta ki a vitorlázórepülésben azóta is megszokott, és az 1960-as évekig érvényes A, B, C vizsga rendszerét. A máig használatos „sirályos” vizsgajelvényeket is ő tervezte. Több vitorlázógép társtervezője.

²¹⁸ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

²¹⁹ Repülőgép tervező, pilóta (1894. 11. 2. - 1976. 02. 11.) a német aerodinamika úttörője. Fontos eredményeket ért el a repülőszárny, a delta-szárny és a csupaszárny elméletében. Számtalan vitorlázó, motoros és sugárhajtású gépet tervezett. Leghíresebb terve a Messerschmitt Me 163 Komet rakéta-meghajtású elfogó vadászgép.

Osztály:	<i>alapkiképző gép (siklógép)</i>
Szárnyfesztávolság:	10.00 m
Személy:	1
Első repülés Magyarországon:	1929
Épült gépek száma:	46
Behozott gépek száma:	3

Amikor a vitorlázórepülés elkezdődött hazánkban, a Zögling volt az alap siklógép a magyar vitorlázórepülésben 1929-től.

Egészen addig az időpontig épültek és repültek ezek a gépek, amíg a Rubik R-07b és az R-07a gyártása elkezdődött és ezek vették át ezt a szerepet, az 1930-as évek végén.

Az első Zögling gépet Magyarországra a MOVERO²²¹ hozatta be a Schleicher Poppenhausen-től²²² vagy a Kegel Flugzeugbau Kassel²²³-től. A források itt bizonytalanok. A Lingel Bútorgyár²²⁴ Budapesten megvásárolta a gyártási jogot 10 gép építésére és egy gépet mintának is behozott Németországból. A gyár a 10 gépet megépítette.

A képen az egyik soproni építésű gép látható, burkolt kabinnal. Dongó²²⁵ néven repült ez a változat



Mivel a sportrepülés terjedt, különböző műhelyek vették fel építési programjukba a Zögling gépek építését. Két-három sikertelen építési kísérlet is történt abban az időben, ezt a tapasztalat, az anyag és a felszerelés hiánya okozta. Azonban a legtöbb – műhelyi körülmények között épített - Zögling repülésre alkalmas volt, és jól szolgálta a sportrepülést.

²²⁰ Repülőgép tervező, pilóta (1897. 11. 28 - 1969. 12. 20.). Ő dolgozta ki a vitorlázórepülésben azóta is megszokott, és az 1960-as évekig érvényes A, B, C vizsga rendszerét. A máig használatos „sirályos” vizsgajelvényeket is ő tervezte. Több vitorlázógép társtervezője.

²²¹ Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztálya. A MOVE (Magyar Országos Védegylet) fennállásának csúcán több mint száz tagegyesületet foglalt magába, melyek főként sportegyletek, lövész társaságok, cserkészcsapatok voltak, illetve egy levéltárgygyűjtemény.

²²² 1927-ben indult repülőgépgyártó vállalkozás, melynek alapítója Alexander Schleicher. A gyár azóta is működik és termékei a híres AS gépek.

²²³ Valószínűleg Max Kegel vitorlázórepülő vállalkozása lehetett abban az időben

²²⁴ Lingel Károly és Fiai Bútorgyára. Ismertség és ipartörténeti szempontból egyaránt kiemelkedő gyártóhely, mindig a kort előző gépesítéssel és szakértelemmel.

²²⁵ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak 103.

Néhány *Zöglinget* módosított változatban építettek meg. Az egyik megoldás az volt, hogy a pilótaülést burkolttá tették. A másik megoldásnál a vázszerkezetű, nyitott törzs kapott burkolatot.



Lingel gyártású gép, burkolt törzssel. Zingó²²⁶ nevet kapott z ilyen megoldású gép

Megépített gépek²²⁷:

Építő	Építés éve	Megépített gép
Lingel Bútorgyár, Budapest	1930	10
MOVERO műhely, Esztergom	1933	2
Magyar Államvasutak, Istvánélki Központi Javítóműhely, Budapest	1930	2
	1933	1
	1937	2
MOVERO műhely, Gyöngyös	1932	2
	1934	1
Cserkészrepülők központi műhely, Budapest	1931	2
	1936-7	3
MSrE ²²⁸ műhelye Budapest	1936	1
13. sz. "Ezermester" fiú cserkészcsapat, MÁVAG műhely, Budapest	1932	2
	1933	1
366. "Végváry" fiú cserkészcsapat műhely, Sopron	1934	1
	1936	1
248. "Vas" fiú cserkészcsapat, Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár asztalos műhely Ózd	1932	2
595. "Bethlen Gábor" fiú cserkészcsapat, Szentes	1936	2
	1937	1
Református Gimnázium és Tanítóképző	1936	1

²²⁶ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak 103.

²²⁷ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

²²⁸ Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

Főiskola, Sárospatak		
Bükk-Mátra vidéki Aero Club , Miskolc	1934	1
MOVERO műhely, Miskolc	1934	1
757. "Szemere" fiú cserkészcsapat, Miskolc	1934	1
Melhoffert Albert, Gödöllő	1936	1
Éles Jenő és Sefcsik József, Somsály	1934	1
Rába Sándor, Szombathely	1939	1
Tűzoltóállomás, Szolnok	1935	2
Schafer Géza, Kecskemét	1937	1
Összes hazai épített		46
Behozott gépek:		3

Az Ózdon épített két *Zögling* gép a „*Szikra*” és a „*Meteor*” neveket kapták az 1932. augusztus 7-én, vasárnap, tartott repülőnap *gépkeresztlőn*.²²⁹

Az 1934-ben épített gép a „Somsály” építőivel együtt csatlakozott az ózdi cserkészrepülőkhöz.

Nincs kép	Lajstromjel: A-0703 Farokjel: Hol található most? Gyártó: Lippisch Típus: Lippisch RRG I Zögling Gyári szám: 248 Tipusrajz: Nincs Fajta: Vitorlázógép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: Üzemeltetés vége: Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: 2009. 09. 18. Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés: "Somsály"
-----------	--

A-0703 Zögling, „Somsály”²³⁰

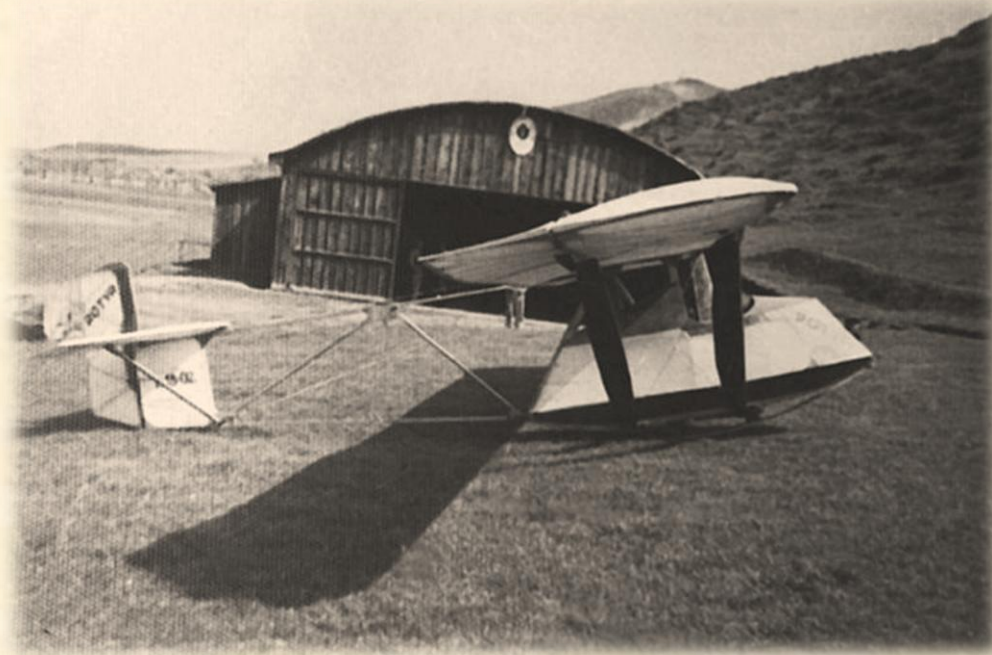
²²⁹ Magyar Jövő (napilap) 1938. augusztus 9.

²³⁰ Avia-info. Az A-0701 és A-0702 Zöglingek listába vétele folyamatban van! (RZ)

Hol's der Teufel
(Ördög vigye)²³¹

Együlékes, iskola vitorlázógép

Tervező: Alexander Lippisch és Fritz Stamer



A miskolci fa- és fémipari középiskola műhelyében épült gép (Potya²³²) a sajókápolnai repülőtéren²³³

Típusmegjelölést:	<i>Hol's der Teufel</i>
Név:	<i>Hol's der Teufel („Holci”</i>
Tervező:	<i>Alexander Lippisch, és Fritz Stamer 1923</i>
Osztály:	<i>másodfokú alapkiképző gép</i>
Szárnyfesztávolság:	<i>11,80 m</i>
Személy:	<i>1</i>
Első repülés Magyarországon:	<i>1929</i>
Épült gépek száma:	<i>11</i>
Behozott gépek száma:	<i>1</i>

²³¹ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. 1922-23 környékén építették az első gépeket a Wasserkuppén, Alexander Lippisch, és Fritz Stamer, néhány repülni vágyó svéd fiúval kiegészítve. Az építés közben az ujjakat ért kalapácsütések utáni megjegyzések „szalonképesebb” változata volt a „Hol's der Teufel”, „ördög vigye”, amely rajta maradt névként a gépen.

²³² Id. Rónaföldi Zoltán: Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Fémipari Középiskoláról. A gép, az építők tisztelőre, a Fa- és Fémipari Középiskola igazgatójának, vitéz Pataky Tivadarnak, repülő körökben használt neve után lett, „Potya”.

²³³ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

Tipikusan lejtővitorlázásra tervezett gyakorló vitorlázógép. Faépítésű, merevített szárnya vászonborítású, törzse rácsos.

Az első *Hol's der Teufel* gépeket 1929-ben hozatta a MOVERO Budapest. Később több *Hol's der Teufel* - vagy *Holci* épült Magyarországon, a különböző repülőklubok kivitelezésében. A népszerűsége a Rubik R-07b. megépítésével és megjelenésével egyre csökkent. A *Hol's der Teufel* volt az első olyan iskolagép Magyarországon, amely alkalmas volt mind a lejtővitorlázásra, mind pedig termikben repülni

Sok első generációs magyar vitorlázórepülő szerzett vele C vizsgát. Az első C vizsgát, Bernard Mátyás repülte *Hol's Der Teufel*-el, 9 perc 45 másodpercet teljesített 1929. augusztus 1-én.

Bernard az alapképzést a Németországban 1928-ban szerezte.

1932-ben Gyöngyösön Molnár (Hardi) Árpád új magyar rekordot repült *Hol's der Teufel* géppel, melynek időtartama 6 óra 4 perc volt.

Megépített gépek²³⁴:

Építő	Építés éve	Megépített gép
MOVERO műhely, Farkashegy, Budapest	1931	1
Cserkészrepülők központi műhely, Budapest	1932	1
	1933	1
	1934	1
MOVERO műhely, Gyöngyös	1932	1
248. "Vas" cserkészcsapat Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár, asztalosműhely, Ózd	1934	1
MOVERO műhely, Esztergom	1934	1
Fa-és Fémipari Középiskola műhelye és diákjai, Miskolc	1935	1
366. "Végváry" cserkészcsapat műhely, Sopron	1938	1
BSzKRt	1938	2
Összes hazai épített		11
Behozott gépek		1

²³⁴ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu



„Holci” a szentsimoni
repülőtér felett²³⁵



Lajstromjel: B-0701

Farokjel:
Hol található most?
Gyártó: [Lippisch-Stamer](#)
Típus: [Lippisch-Stamer Hol's der Teufel](#)
Gyári szám: [ismeretlen](#)
Tipusrajz: [1 db](#)
Fajta: [Vitorlázógép](#)
Hazai/Külföldi: [Hazai](#)
Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)
Üzemeltetés kezdete: [1934](#)
Üzemeltetés vége:
Megszűnés oka:
Felvéve/módosítva: [2007. 10. 22.](#)
Előző jelzések:
Következő jelzések:
Megjegyzés: "Csaba"

B-0701 Hol's der Teufel, „Csaba”²³⁶

²³⁵ Básti József: Ózd-Bánréve. Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/>

²³⁶ Avia-info

Grunau Baby-IIA és II-B
Együléses teljesítmény vitorlázógép
Tervező: Edmund Schneider



Grunau Baby²³⁷

Típusmegjelölést:	<i>Grünau Baby-IIA és a IIB</i>
Név:	<i>Grünau Baby-IIA és IIB</i>
Tervező:	<i>Edmund Schneider²³⁸</i>
Osztály:	<i>haladó gyakorló</i>
Szárnyfeszítávolság:	13,57 m
Személy:	1
Első repülés Magyarországon:	1935
Épült gépek száma:	8
Behozott gépek száma:	4

Technikai adatok:

✓ Fesztáv	13,56 m / 44,5 ft
✓ Szárnyterület	14,17 m ² / 152,5 sqft
✓ Siklószám	13
✓ Szárnyszelvény	Go 535
✓ Üres tömege	159 kg. / 350 lb
✓ Terhelhetősége	91 kg. / 200 lb
✓ Bruttó tömeg	250 kg. / 550 lb
✓ Szárnyterhelés	17,64 kg. / m ² / 3,6 lb/ sqft
✓ Szerkezete	fa / szövet

²³⁷ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

²³⁸ Repülőgép tervező, pilóta (1901. 06. 27 - 1968. 07. 5)

Teljesítmény

✓ $L / D_{\max}$	17 61 km / óra / 33 kt / 38 mph
✓ Süllyedés	0,79 m / s / 2,6 fps / 1,54 kt
✓ 47 km / óra / 25 kt / 29 mph	

Rövid történelmi háttér:

A tervező, *Edmund Schneider* felismerte, hogy a vitorlázógépek sikerességének alapja az egyszerű szerkezet, az alacsony ár és egy viszonylag jó teljesítmény együttese. Ebből jött létre a gép, amely hihetetlenül sikeres lett.

A tervezésnél alkalmazott fő szempontok a következők voltak:

- ✓ Alacsony súlypont.
- ✓ Erős szerkezeti kapcsolatok.
- ✓ Nagyméretű felületek.
- ✓ Hatszögletű keresztmetszetű törzs, ezzel extra stabilitást biztosított.
- ✓ A törzskeresztmetszet összehúzása a szárnyak mögött, csökkenti a pilótafülke okozta turbulenciát.
- ✓ Könnyen csatlakoztatható a szárnyak és ezek egyszerű ellenőrizhetősége.
- ✓ Helyenként héjszerkezetű konstrukció, ami nagy szilárdságot ad.

A *Grunau Baby*²³⁹ a legszélesebb körben gyártott vitorlázó típus, több mint 6000 darab épült belőle. A legtöbbet a következő országokban gyártották és használták: Németország, Nagy-Britannia, Franciaország, Svédország, Lengyelország, Norvégia, Csehszlovákia, Románia, Dél-Afrika, Ausztrália, Kína, Kanada, Argentína, Egyesült Államok és más országok.

A típus 1931-ben repült először, majd számos fejlesztés után a legnépszerűbb változat, a II-B lett. Ez a változat először nyitott pilótakabinos, csúszó talppal felszerelt, és féklapokkal rendelkező gép, amely később kabintetőt is kapott.

Az akkori viszonyok között ez már „teljesítmény” gépnek számított.

Az élvezetesebb
rész...
Lejtővitorlázás²⁴⁰

1932-ben
a LÜH²⁴¹ megvá-



²³⁹ Grunau sziléziai község az Óriás-hegységben, ma Lengyelországhoz tartozik. Híres vitorlázóterület (Jelenia Góra), ahol rendszeresen kialakuló, hullámterekben magassági repüléseket végezni.

²⁴⁰ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

sárolta a *Grunau Baby-IIA* gyártási engedélyét, és már 1934-re megépítettek 5 gépet a Magyar Repülőgépjavító Üzem, székesfehérvári műhelyeiben. A vitorlázógépeket adományként kapták meg a klubok. Egy-egy *Grunau Baby-IIA* került a MÁVAERO²⁴²-hoz, a MOVERO Budapest és a MOVERO Gyöngyös egyesületekhez. A fennmaradó két gépet a cserkészrepülők kapták meg Budapesten, 1935-ben. A vitorlázógép nagyon népszerű lett a repülők körében

További 3 gépet más repülőklubok építettek meg.

1936-ban Wolf Hirth²⁴³ részt vett a ISTUS²⁴⁴ kongresszuson Budapesten. A Mátyásföld repülőtéren ő repült elsőnek, csörlővel, a cserkészrepülők egyik *Grunau Baby-IIA*-s gépén, egy bemutató repülést. Ő összetörte ezt a gépet, amikor kismagasságon nem volt képes egy loopingból a gépet kivenni. Súlyos sérüléseket szenvedett, olyannyira, hogy bár felépült, de a sérülései élete végéig kísérték. A gépet selejtezni kellett. Wolf Hirth később, hogy a kárt megtérítse, egy Gö-1-Wolf vitorlázógépet adományozott a cserkészrepülőknek.²⁴⁵

1944-ben négy *Grunau Baby-IIb* változatot importált a MÁVAERO. Két *Grunau Baby-IIA* és két *IIB* változat élte túl a háborút. Az utolsó, egy *IIB* verzió 1952-ben lezuhant, amikor a féklapja az egyik oldalon véglegesen kinyílt egy repülés alatt. A pilóta sértetlenül megúsza a balesetet, de a gép teljesen összetört, selejtezni kellett.

Megépített gépek²⁴⁶:

Építő	Építés éve	Megépített gép
Magyar Repülőgépjavító Üzem, Székesfehérvár	1934	5
BSzKRt	1937	1
13. "Ezermester" fiú cserkészcsapat, MÁVAG műhely, Budapest	1938	1
248. "Vas" fiú cserkészcsapat Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár, asztalosműhely, Ózd	1938	1
Összes hazai épített		8
Behozott gépek		4

²⁴¹ Légügyi Hivatal

²⁴² A Magyar Királyi Államvasutak repülőklubja Budapesten.

²⁴³ Repülőgép tervező, vitorlázórepülő (1900-1959), a vitorlázórepülés elméletével, gyakorlatával foglalkozott.

²⁴⁴ Internationale Studienkommission für Segelflug (a vitorlázórepülés tanulmányozására létrehozott nemzetközi bizottság) 1930-1948 között működött, hazánk is az alapító tagok között volt.

²⁴⁵ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. 103.

²⁴⁶ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu



A fáradtságosabb rész...
Vissza a lejtő tetejére²⁴⁷



Ózdon 1938-ban épült Grunau Baby, az ózdi
cserekészrepülőkkal. A kép a szentsimoni
repülőtéren készült 1940-ben²⁴⁸

²⁴⁷ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

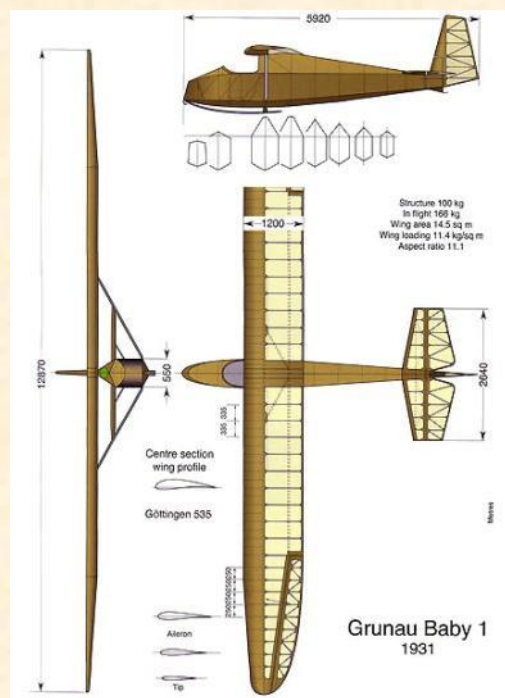
²⁴⁸ Básti József: Ózd-Bánréve. Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/>

A lajstromjelzés alapján a kép 1939 utáni. 1939-ig a siklógépek „A”, az iskola vitorlázógépek „B”, a teljesítménygépek „C” betűjelzéssel kezdődtek. A betűjelzés után négy számból az első kettő a géptulajdonos egyesület alapítási sorszámát rögzítette. A további két szám pedig az azonos típusból a tulajdonukban levőket sorszámozta.

Grunau-Baby háromnézeti rajz

A gépek 1939-től új lajstromozást kaptak. Itt már „HA” betűjelzés utalt az országra, a négytagú számcsoport megmaradt, viszont jelentése és jelzése más, mint korábban. Az „1” első szám a siklógépet, a „2” a gyakorlót, a „3” a teljesítménygépet jelentette. A három utolsó szám a sorozat országos számait mutatta.

A gép az „Ózd” nevet viselte. A képen a lajstromjelből „3010” rész látható. (Ha-3010)



Nincs kép

Lajstromjel: [C-0701](#)

Farokjel:
Hol található most?
Gyártó: [Schneider](#)
Típus: [Schneider Grunau Baby](#)
Altípus: [Schneider Grunau Baby IIa](#)
Gyári szám: [ismeretlen](#)
Típusrajz: [1 db](#)
Fajta: [Vitorlázógép](#)
Hazai/Külföldi: [Hazai](#)
Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)
Üzemeltetés kezdete: [1938](#)
Üzemeltetés vége: [1939](#)
Megszűnés oka: [Átlajstromozták](#)
Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)
Előző jelzések:
Következő jelzések: [HA-3010](#)
Megjegyzés: "Ózd"

Nincs kép

Lajstromjel: [HA-3010](#)

Farokjel:
Hol található most?
Gyártó: [Schneider](#)
Típus: [Schneider Grunau Baby](#)
Altípus: [Schneider Grunau Baby IIa](#)
Gyári szám: [ismeretlen](#)
Típusrajz: [1 db](#)
Fajta: [Vitorlázógép](#)
Hazai/Külföldi: [Hazai](#)
Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)
Üzemeltetés kezdete: [1939](#)
Üzemeltetés vége: [1948](#)
Megszűnés oka:
Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)
Előző jelzések: [C-0701](#)
Következő jelzések:
Megjegyzés: "Ózd"

C-0701, majd HA-3010, Grunau Baby IIa

Vöcsök (R – 07b)

Együlési iskola-vitorlázógép.

Tervező: Rubik Ernő. Gyártó: Aero Ever Kft., Esztergom.

A nálunk még mindig használatban levő *Hol's der Teufel*-t külföldön már letiltották a repülésről, a 12 m-es *Zögling* teljesítményei pedig igen gyengék voltak.²⁴⁹

A vitorlázórepülők számának növekedésével az alapfokú kiképzőgép után alkalmazható gyakorlógép hiánya egyre égetőbbé vált. A hiányon az egyetlen példányban készült, és e célra túlságosan jól sikerült *EMESE B* sem segített, ezért már építése közben felmerült tervezőjében továbbfejlesztésének gondolata.

A lejtő menti repülés korszakában leszállás után vállra emelve, esetleg kicsi kétkerekű kocsira helyezve szállították vissza a gépet a domb tetejére, a következő felszálláshoz. A továbbfejlesztés egyik fontos szempontja tehát az olcsóság mellett a 100 kg körüli tömeg és a könnyű szerelhetőség volt. Repülési szempontból pedig gyenge szélben, rövid lejtőkön is vitorlázni képes, kis merülő sebességű, fordulékony gépre volt igény.

A *Vöcsök* építéséhez Mitter Lajos az esztergomi egyesülettől bérelt műhelyben kezdett hozzá, s hat hét alatt már el is készült az R-05 típusjelű, B-1013 gyártási számú prototípus. 1937. október 1. és 5. között Esztergomban végeztek vele öt kisebb felszállást, majd első hivatalos repülésére a Hármashatárhegyre szállították fel. A MAeSz berepülő bizottságának tagjai Rotter Lajos vezetésével Steff (Szilas) Tibor és Tatarek (Tardos) Béla voltak.

Janka Zoltán pedig a terveket ellenőrizte.

Október 31-i 25 perces első felszállásáról Rotter így ír jelentésében:

„...Az igen szép műhelymunkával elkészült és gondosan kivitelezett gép... a gyenge szélben is teljesen vitorlázóképes volt... A kormányok hatékonysága minden eddig repült iskolagépénél lényegesen jobb... A repülőtulajdonságok tekintetében igen kedvezőek tapasztalataim... A Vöcsök minden tekintetben nagyon jól sikerült modern vitorlázógép és így kíváncsi, hogy a régebbi tervezésű és külföldi típusokat ezzel az igazán jól sikerült magyar konstrukcióval helyettesítsük a jövőben...” Tatarek ezt még kiegészítette: „Tekintettel kis merülősebességére és kellemes repülőtulajdonságaira az iskolázáson túl a teljesítményrepülésre való előkészítésre is megfelel”

A *Vöcsök*t azonnal megvásárolta a Danuvia Rt. Csermely Károly Ikarus repülőiskolája számára, s novemberben már Gödöllőn volt. Jó híre futótűzként terjedt az egyesületek között. Még ebben a hónapban jelentkeztek a szentesiek, majd Almásy László, a híres Szahara-kutató rendelt egy példányt az Egyiptomi Repülő Klub számára.

A szentesiek gépe (ára 1500 P volt) már 1938 júniusában szerepelt a repülőnapon, s mindenben hasonló volt a későbbi sorozat gépeihez. Ezt a példányt az 1938. évi Budapesti Nemzetközi Vásáron is kiállították.

A kilátások - a magyar vitorlázó repülőgép történetében először - sorozatgyártás lehetőségét ígérték. Rubik és Mitter hozzálatott előkészítéséhez. Az egyesületek részéről a *Vöcsök*

²⁴⁹ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázógépek című könyve alapján készült.

íránt megnyilvánult érdeklődés lehetővé tette, hogy a bérelt műhelyből létrehozzák az Aero Ever kft.-t, amely azután a magyar vitorlázórepülés első ipari bázisává fejlődött tovább.

Szinte a *Vöcsök* prototípusának elkészültével egyidejűleg felmerült a gondolat, hogy szerkezetének csekély módosításával, teljesítményeinek csökkentése révén a *Zögling* leváltására alkalmas, nyitott vezetőülésű, alapfokú kiképzőgépet is kialakítsanak.

A sorozat előkészítésekor ez a szempont is érvényesült, s a végleges típusjel *R-07a Tücsök* (alapfokú kiképzőgép), ül. *R-07b Vöcsök* (gyakorló iskolagép) lett.

A *Tücsök* és a *Vöcsök* sorozatgyártását a MAeSz bizottsága által végzett alapos berepülési program előzte meg. Három repülőgép vezető (Hefty, Steff, Tasnádi), öt-öt felszállás során 3000 méterről a stabilitási, az átesési és a dugóhúzó-tulajdonságokat vizsgálta meg. A gyakorlatlan növendékekre való tekintettel a dugóhúzó megszüntetéséhez szükséges helyes kormánymozdulatok mellett a helytelen mozdulatokra való reagálást is vizsgálták. A berepüléseket a tervek némi pontosítása követte. Ennek keretében - egyebek mellett - a magassági kormány kitéríthetőségét, továbbá a csűrők kilépő élének „felhúzásával” az elcsavarást növelték.

Az Aero Evernél sorozatban gyártott, és az egyesületeknél az 1940-es évek elejétől egységes alapfokú kiképző és gyakorló iskolagépként alkalmazott *Tücsök*, ill. *Vöcsök* üzemben tartása igen gazdaságos, javításuk pedig egyszerű volt. Ebből a szempontból igen nagy előnyt jelentett az egymáshoz csaknem teljesen hasonló, a tervező által vitorlázógépeken első ízben alkalmazott, „fődarabos” szerkezetük

Az *R-07a Tücsökből* 1945-ig összesen 178 db készült (az első négy gépet a Gamma Sr. E. vette meg). A kezdeti idegenkedés után az alapfokú kiképzésnél igényesebb feladatokra is használták, s még 1000 m-en felüli magasságokat is repültek vele. Az 1950-es években a csörlőüzemű kiképzésre való áttérésig voltak használatban.

Az *R-07b Vöcsök* gépeket a néhány órás gyakorló idejében szívesen használták alap-

fokú kiképzőgépként is, majd a kétkormányos kiképzésben az első, és azt követő egyedül repülések kedvelt gépe volt.

Felszállás előtt²⁵⁰



A *Vöcsökhöz* mintegy két évtizeden át nemcsak a C vizsgák, de az ötórás teljesítményrepüléseken kívül számos 1000 m-en felüli magassági,

sőt néhány kisebb távrepülés is fűződik. Megjegyzendő, hogy 1940-ben *Vöcsökkel* repülte

²⁵⁰ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

Harmath Izabella és Czékus Erzsébet az első női nemzeti időtartamrekordokat (2 óra 30 perc, 5 óra 21 perc, végül 6 óra 3 perc).

**Eredeti festéssel,
utánépített gép**

Érdekességként említjük, hogy Nobel-díjas tudósunk, Szent-Györgyi Albert is vásárolt 1943-ban egy *Vöcsköt*, amellyel Algyőn C vizsgát tett.

Az Aero Ever még 1945 után is gyártotta, majd a Sportárutermelő Vállalat készített az OMRE megrendelésére egy sorozatot, végül az Alagi Központi Kísérleti Üzem gyártott 1955-1956-ban 60 db-os sorozatot módosított csűrőkkel. Az üzemeken kívül számos egyesület is épített saját műhelyében *Vöcsköt*. Összesen mintegy 300 db készült el.

A használatból az 1960-as évek elején vonták ki végleg őket.²⁵¹

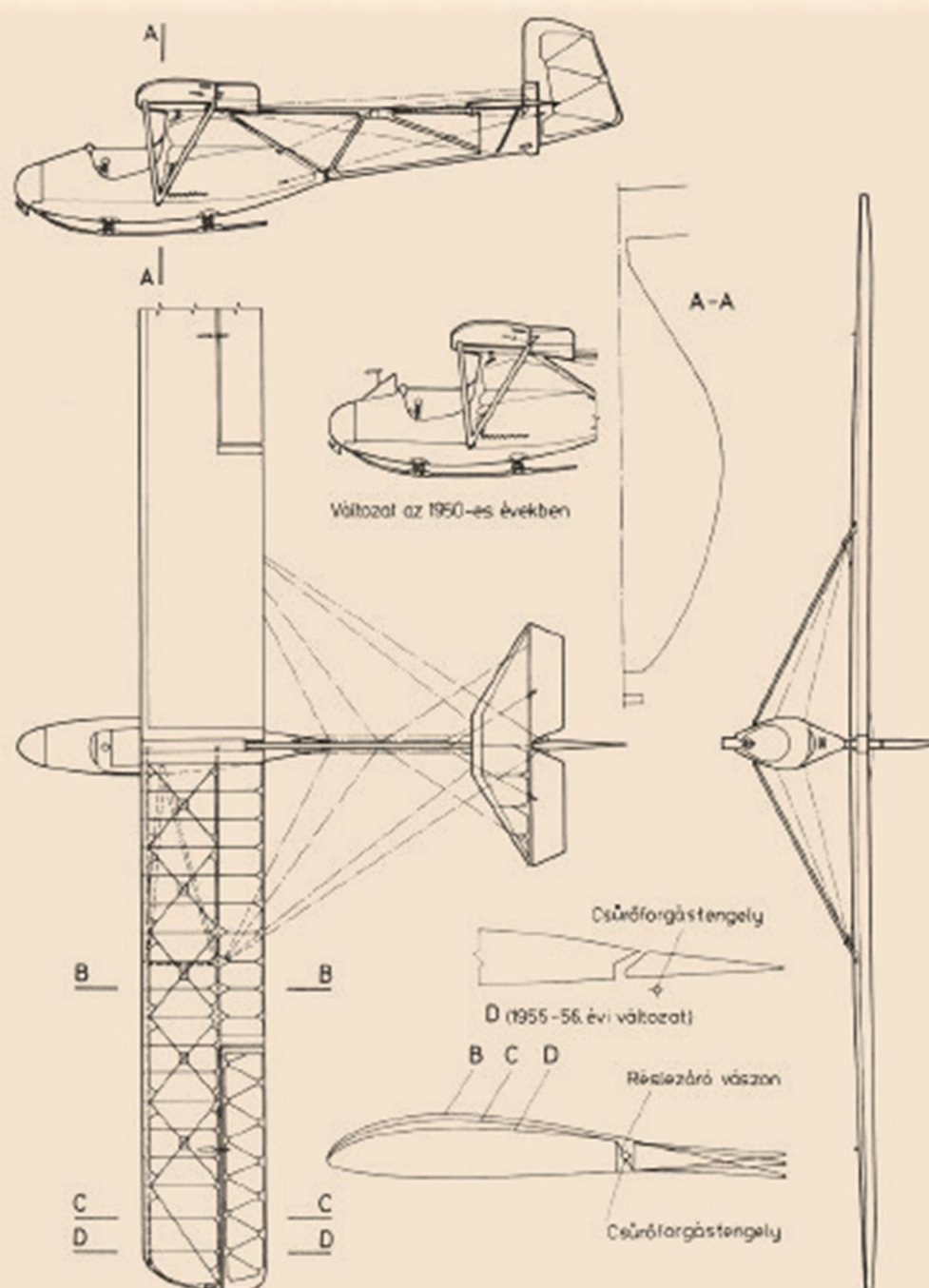


Repül a Vöcsök²⁵²



²⁵¹ Jereb Gábor: Magyar vitorlázó repülőgépek

²⁵² Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

Háromnézeti rajz²⁵³²⁵³ Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

Jellemzők		
Első repülés		
Szárny		
Terjedtség	m	11,60
Felület	m ²	15,00
Oldalviszony		8,97
Húrhossz töben	m	1,30
Húrhossz végen	m	1,30
Trapézviszony		1,00
KAH	m	1,30
Szelvény töben		GÖ533
középen		GÖ533
végen	%	11
V állás		2
Nyílazás		0
Elcsavarás		aerod.3

Jellemzők		
Csűrőkormány		
Fajtája		donga
Hossza	m	2,64
$l_{cs}/(b/2)$		0,455
Összfelület	m ²	2,50
Felületviszony		0,166
Közepes húrhossz	m	0,470
Kitérés fel/le		-
Kiegyenlítés		nincs
Vízszintes farokfelület		
Terjedtség	m	2,60
Felület	m ²	1,76
Magasságikormányfelület	m ²	0,825
Felületviszony		0,117
Kitérés fel/le	fok	25/25
Szelvénye	%	9
Tömegkiegyenlítés módja		nincs
Aerodinamikai kiegyenlítés módja		nincs
Vízszintes felület karja,	m	3,63
Trimm		nincs

Jellemzők		
Függőleges farokfelület		csúszó - nincs -
Összfelület	m ²	1,26
Oldalkormányfelület	m ²	0,96
Oldalkormánykitérés	fok	30
Kiegyenlítés		nincs
Függőleges felület karja	m	4,12
Törzs		
Hossza	m	6,30
Szélessége	m	0,58
Magassága	m	1,20
Legnagyobb keresztmetszeti felület	m ²	0,44
Futómű fajtája		csúszó
Kerékátmérő	mm	-
Felhajtóerő-növelő eszköz		
Fajtája		nincs
Kialakítása		-
Összfelülete	m ²	-
Relatív hossza		-
Kitérés fel/le	fok	-

Jellemzők		
Ellenállás-növelő eszköz		
Típusa		nincs
Elhelyezése		-
Hossza egyoldalon	m	-
Összfelülete	m ²	-
Relatív hossz		-
Helye a húrhosszon	%	-
Hatása v_{max} -nál		-
Tömegek		
Szárny	kg	56
Törzs	kg	47
Farokfelület	kg	7
Üres gép	kg	110
Felszállásra készen	kg	110

Ballaszt	kg	-
Hasznos teher	kg	80
Repülőtmeg	kg	195
Felületi terhelés	kg/m ²	13,00

Tömegközéppont szélső helyzetei		
Elülső		-
Hátsó		0,380
Méretezési adatok		
A pont	v/n	98/3
B pont	v/n	-
D pont	v/n	-
E pont	v/n	-
Biztonsági tényező		-
Alapul vett légialkalmassági előírás		
Előírás/Kiadás		BVS/1936
Kategória		1
Légialkalmassági		

határértékek		
Megengedett legnagyobb sebesség		110
v_{max} féklappal	km/h	-
v_{max} vontatással	km/h	-
v_{max} csőrléssel	km/h	70
Széllökés	v _{max} /w _{szél}	80±10
Felhőrepülési engedély		nem
Műrepülési engedély		nem
Dugóhúzó engedély		nem

Jellemzők		
Teljesítmények		
Legjobb siklószám		15
v/w_{min}	km/h,m/s	52/095
v_{opt}/w	km/h,m/s	58
v_{min}	km/h	43
2v_{min}/w	km/h,m/s	86/2,10

Nincs kép

Lajstromjel: HA-2039

Farokjel:

Hol található most?

Gyártó: [Rubik](#)Típus: [Rubik R-07](#)Altípus: [Rubik R-07b Vöcsök](#)Gyári szám: [ismeretlen](#)

Típusrajz: Nincs

Fajta: [Vitorlázógép](#)Hazai/Külföldi: [Hazai](#)Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)

Üzemeltetés kezdete:

Üzemeltetés vége:

Meggzűnés oka:

Felvéve/módosítva: [2007. 11. 06.](#)

Előző jelzések:

Következő jelzések:

Megjegyzés:

HA-2039 Vöcsök²⁵⁴

Tücsök

(R – 07a)

Együléses, alapfokú, kiképző vitorlázógép.

Tervező: Rubik Ernő. Gyártó: Aero Ever Kft., Esztergom.

Szinte a *Vöcsök* prototípusának elkészültével egyidejűleg felmerült a gondolat, hogy szerkezetének csekély módosításával, teljesítményeinek csökkentése révén a *Zögling* leváltására alkalmas, nyitott vezetőülésű, alapfokú kiképzőgépet is kialakítsanak. A sorozat előkészítésekor ez a szempont is érvényesült, s a végleges típusjel *R-07a Tücsök* (alapfokú kiképzőgép), ül. *R-07b Vöcsök* (gyakorló iskolagép) lett.²⁵⁵

A Légügyi Hivatal 1938 februárjában adta ki a *Tücsök* gyártására az engedélyt, és első repülésére (Hefty F.) március 20-án került sor Esztergomban. Még ebben az évben 16 db *Tücsökre* és 17 db *Vöcsökre* adott ki a hatóság újabb építési engedélyt, a gyártás ellenőrzésével Bagossy Pált bízta meg.

A *Tücsököt* azonban kételkedve fogadták. Csűrője a „jó Öreg *Zöglingénél* érzékenyebb volt, s „kevés oktató akadt aki... ne jelentette volna ki, hogy nem alkalmas iskolázásra. Ennek oka nem a gépben rejlett, hanem az oktató elfogultságában, aki *Zögling*-kaptafára akart *Tücsökkel* iskolázni...” - írja Tasnádi.

**Tücsök²⁵⁶
(HA-1156)**



Az Aero Evernél sorozatban gyártott, és az egyesületeknél az 1940-es évek elejétől egységes alapfokú kiképző és gyakorló iskolagépként alkalmazott *Tücsök*, ill. *Vöcsök* üzemben tartása igen gazdaságos, javításuk pedig egyszerű volt. Ebből a szempontból igen nagy előnyt jelentett az egymáshoz csaknem teljesen hasonló, a tervező által vitorlázógépeken első ízben alkalmazott, „fődarabos” szerkezetük.

Az *R-07a Tücsökből* 1945-ig összesen 178 db készült (az első négy gépet a Gamma Sr. E. vette meg). A kezdeti idegenkedés után az alapfokú kiképzésnél igényesebb feladatokra is használták, s még 1000 m-en felüli magasságokat is repültek vele. Az 1950-es években a csörlőüzemű kiképzésre való áttérésig voltak használatban.

²⁵⁵ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült.

²⁵⁶ Tóth Géza gyűjteménye <http://www.freeweb.hu>

**Tücsök
(HA-1062)²⁵⁷**

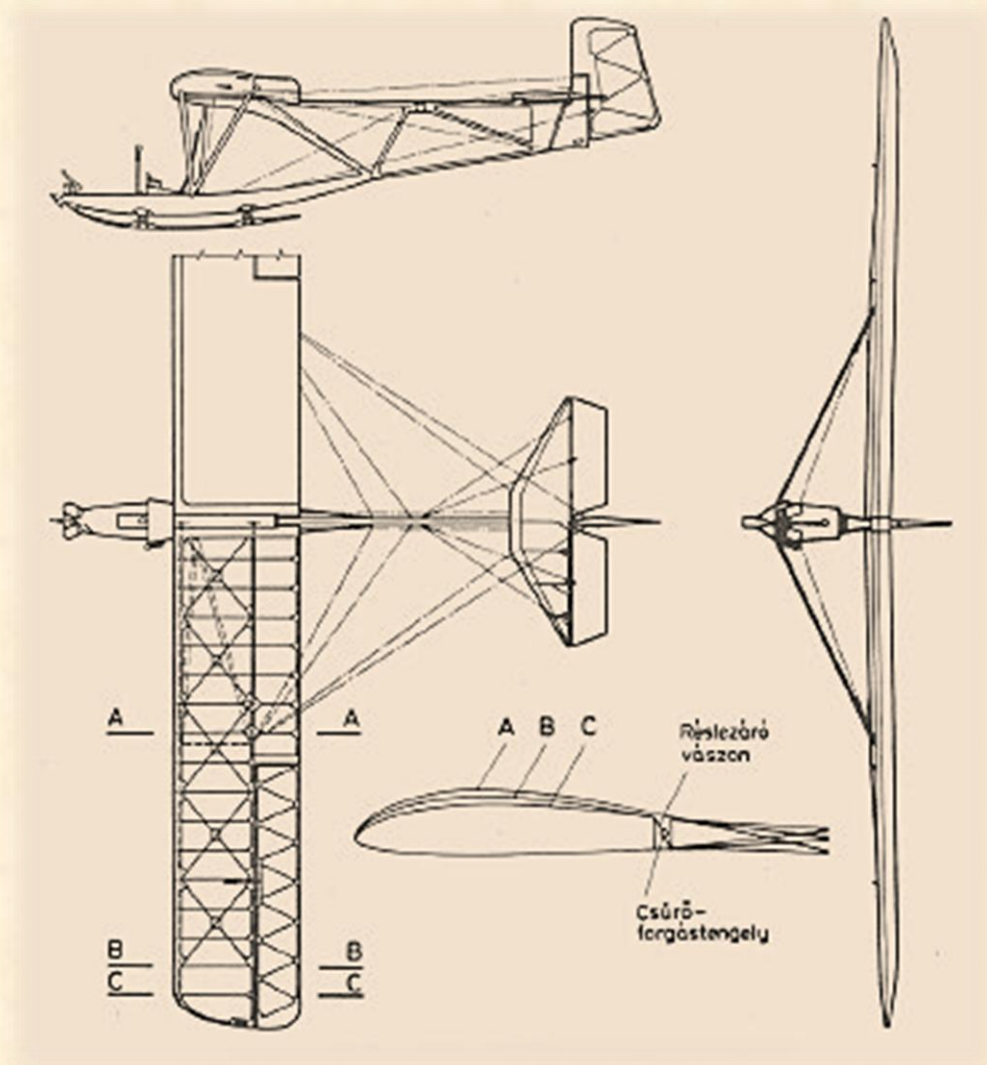
Síkbeli rácsos szerkezetű törzse a vezetőülés környezetében is teljesen nyitott, hogy az léseknél gyakori vezetőváltáskor a ki- és a beszállás könnyebb legyen. Az iskolarepülések rövid tartama miatt nem kellett a légáramlattól óvni a vezetőt, és siklőszáma, valamint merülő sebessége még így is meghaladta az alapfokú kiképzőgéptől akkoriban megkívánt értéket.

Az R-07 változatoknál a tervező az iskolarepülések közben gyakori sérülések miatt szükségessé váló javítások egyszerűbbé tételére az üzemben tartó számára igen előnyös megoldást alkalmazott. A szerkezetet egymással csapszegek segítségével, oldhatóan Összeszerelt fődarabokból („csónak", főkeret, törzsív, farokrács stb.) alakította ki. Ezek a *Tücsök* és a *Vöcsök* példányai között cserélhetők voltak. Egy fődarab sérülése esetén nem kellett tehát az egész törzset javításba vinni, hanem - az Aero Evernél távirati vagy telefon megrendelésre - azonnal kapható pótdarabok álltak rendelkezésre.



**Levegőben a Tücsök
HA-1147**

²⁵⁷ Winkler gyűjtemény <http://www.freeweb.hu>

Tücsök start lejtőn²⁵⁸

Tücsök háromnézeti rajza

²⁵⁸ <http://gliders-fega.fw.hu> (A gépben vitéz Nagybányai Horthy Istvánné, Gyulai Edelsheim Ilona. A gépet indítja Szilas Steff Tibor oktató, Hármashatárhegy)

Jellemzők		
Első repülés		
Szárny		
Terjedtség	m	10,40
Felület	m ²	13,30
Oldalviszony		8,13
Húrhossz tőben	m	1,30
Húrhossz végen	m	1,30
Trapézviszony		-
KAH	m	-
Szelvény tőben		GÖ533
középen		GÖ533
végen	%	11
V állás		2
Nyilazás		0
Elcsavarás		aerod.

Jellemzők		
Csűrőkormány		
Fajtája		donga
Hossza	m	2,64
$l_{cs}/(b/2)$		0,47
Összfelület	m ²	2,50
Felületviszony		-
Közepes húrhossz	m	-
Kitérés fel/le		-
Kiegyenlítés		nincs
Vízszintes farokfelület		
Terjedtség	m	2,60
Felület	m ²	1,76
Magasságikormányfelület	m ²	0,825
Felületviszony		-
Kitérés fel/le	fok	25/25
Szelvénye	%	9
Tömegkiegyenlítés módja		nincs
Aerodinamikai kiegyenlítés módja		nincs
Vízszintes felület karja,	m	-
Trimm		nincs

Jellemzők

Ellenállás-növelő eszköz		
Típusa		nincs
Elhelyezése		-
Hossza egyoldalon	m	-
Összfelülete	m ²	-
Relatív hossz		-
Helye a húrhosszon	%	-
Hatása v_{max} -nál		-
Tömegek		
Szárny	kg	50
Törzs	kg	33
Farokfelület	kg	7
Üres gép	kg	90
Felszállásra készen	kg	-
Ballaszt	kg	-
Hasznos teher	kg	80
Repülőtmög	kg	170
Felületi terhelés	kg/m ²	12,80

Tömegközéppont szélső helyzetei		
Elülső		-
Hátsó		-
Méretezési adatok		
A pont	v/n	-
B pont	v/n	-
D pont	v/n	-
E pont	v/n	-
Biztonsági tényező		-
Alapul vett légialkalmassági előírás		
Előírás/Kiadás		BVS/1936
Kategória		1
Légialkalmassági határértékek		
Megengedett legnagyobb sebesség		100
v_{max} féklappal	km/h	-
v_{max} vontatással	km/h	-
v_{max} csőrléssel	km/h	70
Szállókés	$v_{max}/w_{szél}$	80±10
Felhőrepülési engedély		nem
Műrepülési enge-		nem

dély		
Dugóhúzó engedély		nem

Jellemzők		
Teljesítmények		

Legjobb siklószám		12
$v/w_{\min}$	km/h,m/s	-
v_{opt}/w	km/h,m/s	-
$v_{\min}$	km/h	-
$2v_{\min}/w$	km/h,m/s	-

Nincs kép	Lajstromjel: HA-1072 Farokjel: Hol található most? Gyártó: Rubik Típus: Rubik R-07 Altípus: Rubik R-07a Tücsök Gyári szám: ismeretlen Típusrajz: Nincs Fajta: Vitorlázógép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: Üzemeltetés vége: Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: 2007. 11. 06. Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés:
-----------	---

HA – 1072 Tücsök²⁵⁹

Nincs kép	Lajstromjel: HA-1073 Farokjel: Hol található most? Gyártó: Rubik Típus: Rubik R-07 Altípus: Rubik R-07a Tücsök Gyári szám: ismeretlen Típusrajz: Nincs Fajta: Vitorlázógép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: Üzemeltetés vége: Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: 2007. 11. 06. Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés:
-----------	---

HA-1073 Tücsök²⁶⁰²⁵⁹ Avia-info²⁶⁰ Avia-info

**Pilis
(R-08c)**

Együlékes, gyakorló vitorlázó repülőgép.

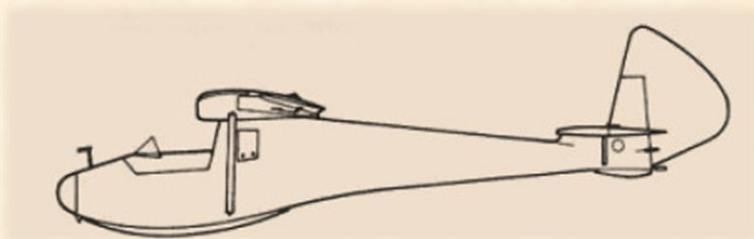
Tervező: Rubik Ernő.

Gyártó: Aero Ever Kft

Az egyik legnagyobb példányszámban épült magyar vitorlázórepülőgép-típus a szükségletek és a lehetőségek érzékeny felismerésének eredményeképpen jött létre. Az 1937-ben Magyarországra került, kellemes repülőtulajdonságú *Wolf* gyakorlógép (tervezte W. Hirth) ugyanis igen megnyerte vitorlázórepülőink tetszését, és a több felől is jelentkező érdeklődés kielégítésére már vállalkozó is akadt (a Lingel bútorgyár) licenccben való gyártására.²⁶¹

Az esztergomi Aero Ever ekkoriban kezdte meg a felkészülést a *Tücsök* és a *Vöcsök* sorozatgyártására s további fejlődési lehetőséget látván, Rubik Ernő - a kft. kezdeti belső ellenállását is leküzdve - rendkívül gyorsan reagált. A *Wolf*éhoz hasonló kategóriájú gépek felé irányuló igények kielégítésére a *Szittyá* teljesítménygép méreteinek csökkentésével, de szerkezete lényeges vonásainak megtartásával már 1938-ban kihozta az első, HA-3009 lajstromjelű *Pilist*, amely a későbbiek során az *R-08a* típusjelet kapta. Első repülésére 1939. március 15-én került sor.

**R-08c Pilis
1939-43²⁶²**



A *Pilis* az évek folyamán több változatban készült.

Az öt példányban elkészült első

változatot a *Szittyától* átvett „görbe” törzsével leszálláskor nem lehetett eléggé kilebegtetni, ezért az *R-08b* változaton egyenes törzset alkalmazott a tervező, és szerkezetét a gyártási költségek csökkentése érdekében egyszerűsítette. Első repülését Hefty Frigyes 1939-ben végezte Esztergomban. A HA-3011...3014 lajstromjelű *R-08b* gépek még a *Szittyára* jellemző tört szárnyal készültek, de már 1939-ben megjelent a tovább egyszerűsített szerkezetű és egyenes szárnyú *R-08c Pilis* (HA-3015). A *c* változathoz mintegy 70 db készült.²⁶³

Az *R-08c* az elődeihez viszonyítva könnyített szerkezetű. Egyenes szárnya és módosított körvonalú függőleges farokfelülete van. Az *R-08d*. esetében a törzs hosszabb és még egyszerűbb körvonalú. A szerkezet tömege tovább csökkent, és a gép teljesítményei az előző változatokénál kissé jobbak. A szárnyon Göppingen rendszerű zuhanóféklapok. A későbbi sorozatokon az üres gép tömegközéppontja előtt beépített, fékezhető futókerék van. Egyes gépeken cserélhető (szélvédős és zárt) a kabintető. B-2.. Egy darabból húzott, plexiborítású, zárt vezetőfülke-tető. A szárnyvégen acélcsőből készült támaszcsőszó, a törzs orrcsőszója habgumi rugózású. Fékezhető futókerék.

²⁶¹ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült.

²⁶² Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

²⁶³ A „c” *Pilis* törzsét és szárnyait az 1950-es évek végén még láttam a bánrévei hangár tetőszerkezetét tartó rácsos szerkezeten, darabokban tárolva. (RZ)

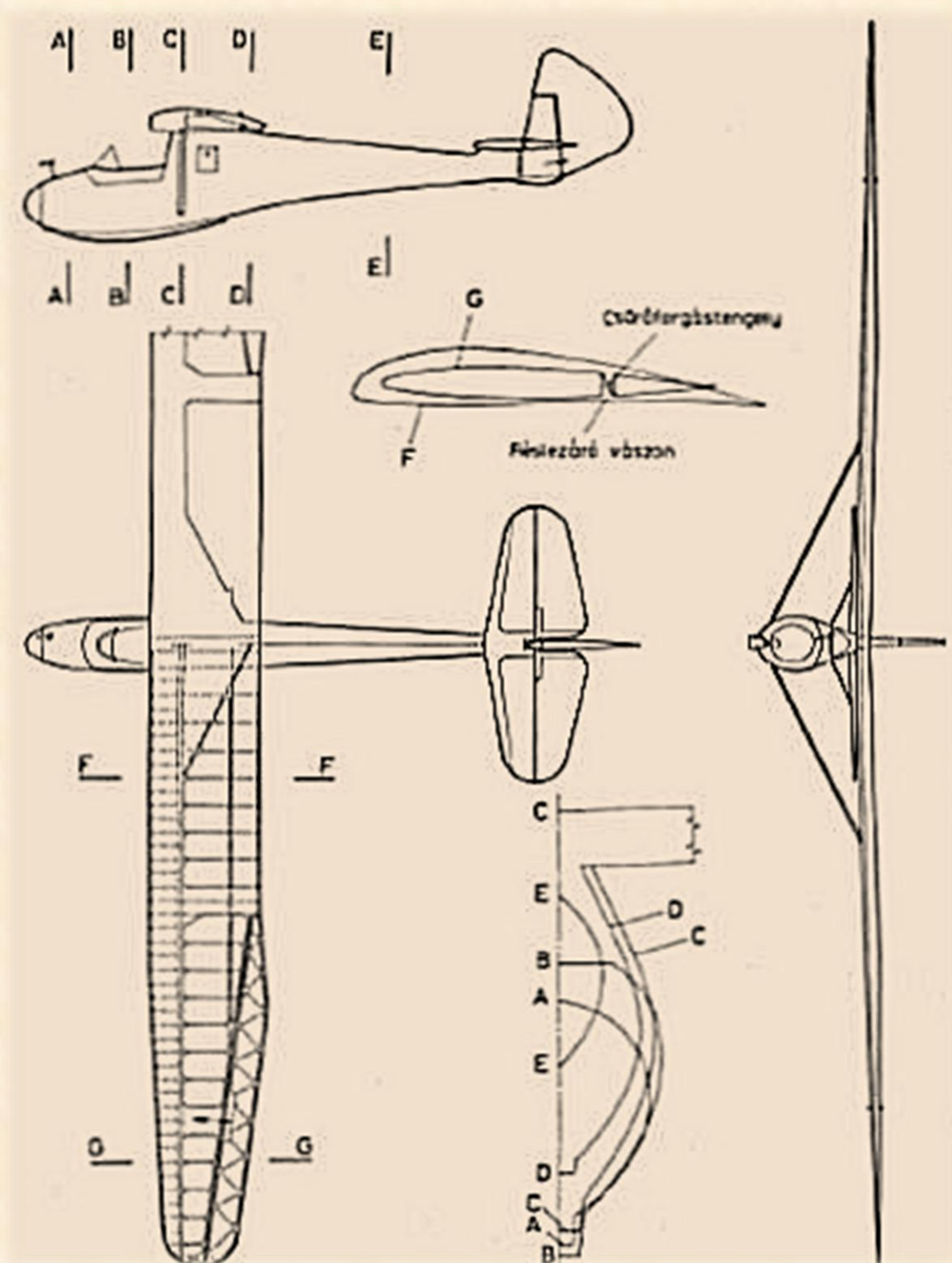
A *Pilis*ek már a lejtő menti repülések során jó átmenetet képeztek a *Vöcsök* és az igényesebb, érzékenyebb kormányú és nagyobb terjedtségű teljesítménygépek között. A csörlőüzemet folytató síkvidéki repülőtereken - a kétkormányos kiképzés elterjedése előtt - a nagyobb gyakorlatú B-vizsgások is repülhettek vele. A típus megoldotta a repülőgép vontatásra való kiképzés gondjait is. Az új kiképzési rendszerben az ezüstkoszorús teljesítményjelvény feladatainak egységes géptípusa volt, de az 50, 100 és 200 km-es távok mellett az aranykoszorú feladataiban is megállta a helyét. Miután elegendő példányszámban állott rendelkezésre, 1950-től a juniorversenyek egységes, *Pilis* típussal való megrendezése is lehetővé vált.

Fontosabb repülési eredmények. Az első távrepülés: 1940. május 13. (*R-08c*, 74 km, *Hédi S.*)- 1942: 3004 m (*Csinos J.*) és 3333 m (*Strucky L.*). 1943: 294 km (*Ozsdolay Gy.*). 1947: 3600 m (*Hepper A.*). 1950: 350 km (*Tariska F.*).



C – Pilis²⁶⁴

²⁶⁴ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

C – Pilis háromnézeti rajz²⁶⁵

²⁶⁵ Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

Jellemzők (D-Pilis)		
Első repülés		1943
Szárny		
Terjedtség	m	13,60
Felület	m ²	15,70
Oldalviszony		11,78
Húrhossz tőben	m	1,20
Húrhossz végen	m	0,75
Trapézviszony		0,625
KAH	m	-
Szelvény tőben		Gö533
középen		W339
végen		W239
V állás		1,5
Nyilazás		0
Elcsavarás		aered. és 3°

Jellemzők		
Csűrőkormány		
Fajtája		donga
Hossza	m	3,75
$l_{cs}/(b/2)$		0,551
Összfelület	m ²	2,82
Felületviszony		0,182
Közepes húrhossz	m	0,264
Kitérés fel/le		24/12
Kiegyenlítés		nincs
Vízszintes farokfelület		
Terjedtség	m	3,00
Felület	m ²	2,26
Magasságikormányfelület	m ²	1,54
Felületviszony		0,146
Kitérés fel/le	fok	25/25
Szelvénye		szimm.
Tömegkiegyenlítés módja		nincs
Aerodinamikai kiegyenlítés módja		nincs
Vízszintes felület karja,	m	3,60
Trimm		nincs

Jellemzők		
Függőleges farokfelület		
Összfelület	m ²	1,18

Oldalkormányfelület	m ²	0,93
Oldalkormánykitérés	fok	25
Kiegyenlítés		aerod.
Függőleges felület karja	m	4,10
Törzs		
Hossza	m	6,75
Szélessége	m	0,59
Magassága	m	1,07
Legnagyobb keresztmetszeti felület	m ²	0,605
Futómű fajtája		merev
Kerékátmérő	mm	260
Felhajtóerő-növelő eszköz		
Fajtája		nincs
Kialakítása		-
Összfelülete	m ²	-
Relatív hossza		-
Kitérés fel/le	fok	-

Jellemzők		
Ellenállás-növelő eszköz		
Típusa		Göpp.
Elhelyezése		a/f
Hossza egyoldalon	m	1,20
Összfelülete	m ²	0,48
Relatív hossz		0,176
Helye a húrhosszon	%	0,375
Hatása v_{max} -nál		igen
Tömegek		
Szárny	kg	88
Törzs	kg	-
Farokfelület	kg	7
Üres gép	kg	153
Felszállásra készen	kg	163
Ballaszt	kg	-
Hasznos teher	kg	87
Repülőtömeg	kg	250
Felületi terhelés	kg/m ²	15,90

Jellemzők		
Tömegközéppont szélső helyzetei		

Elülső		-
Hátsó		-
Méretezési adatok		
A pont	v/n	-
B pont	v/n	-
D pont	v/n	-
E pont	v/n	-
Biztonsági tényező		1,5
Alapul vett légiakalmassági előírás		
Előírás/Kiadás		BVS/1939
Kategória		2
Légiakalmassági határértékek		
Megengedett legna- gyobb sebesség		170
$v_{\max}$ féklappal	km/h	170

$v_{\max}$ vontatással	km/h	100
$v_{\max}$ csórléssel	km/h	75
Szellőkés	$v_{\max}/w_{\text{szél}}$	100±10
Felhőrepülési enge- dély		igen
Műrepülési enge- dély		igen
Dugóhúzó engedély		igen

Jellemzők		
Teljesítmények		
Legjobb siklószám		18
$v/w_{\min}$	km/h,m/s	60/0,95
v_{opt}/w	km/h,m/s	65/1,02
$v_{\min}$	km/h	48
$2v_{\min}/w$	km/h,m/s	96/1,02

Nincs kép

Lajstromjel: HA-3040

Farokjel:

Hol található most?

Gyártó: [Rubik](#)Típus: [Rubik R-08 Pilis](#)Altípus: [Rubik R-08c Pilis](#)Gyári szám: [ismeretlen](#)

Típusrajz: Nincs

Fajta: [Vitorlázógép](#)Hazai/Külföldi: [Hazai](#)Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)Üzemeltetés kezdete: [1941](#)

Üzemeltetés vége:

Meggzűnés oka:

Felvéve/módosítva: [2007. 10. 22.](#)

Előző jelzések:

Következő jelzések:

Megjegyzés:

HA – 3040 C-Pilis

**Az ózdi cserkészrepülésben használt,
azonosított gépek**

Zögling
(Lippisch RRG I.)

1932	A - 0701	„Szikra”
1932	A - 0702	„Meteor”
1934	A - 0703	„Somsály”

Hol's der Teufel
(Lippisch – Stamer)

1934	B-0701	„Csaba”
------	--------	---------

Grunau-Baby II.a.
(Schneider)

1938	C-0701, majd HA-3010	„Ózd”
------	-------------------------	-------

Tücsök
(Rubik R – 07, R – 07a)

1941	HA-1072
1941	HA-1073

Vöcsök
(Rubik R – 07, R – 07b)

1942	HA-2039
------	---------

Pilis-C
(Rubik R – 08, R – 08c)

1942	HA-3040?
------	----------

Az ózdi cserkészrepülés kronológia

*„...A múlt ködéből árnyuk míg lassan visszatér,
letisztul az Idő és nyitva áll a Tér;
az utak, igazságok és életek
megszövik a múltat, jövőt, a végítéletet...”²⁶⁶*

²⁶⁶ Kajuk Gyula

Időpont	Hely	Esemény	Nevek, intézmények	Egyéb
1902.05 17.	Ózd	MAC „Turul” léggömb leszállása Ózdon	ifj. Tolnay Lajos	
1931	Ózd	Az első gépépítési kísérlet	Kun Kálmán Miklós László, Tokaji Gyula	A típus ismeretlen, repülésképtelen
1931	Ózd	Az RMST igazgatója terveket rendel Németországból	Faragó F. Gyula igazgató	Zögling
1932	Ózd	Megépül két Zögling az RMST asztalosműhelyében	Németh József asztalosmester	Az RMST mindent ingyenes támogatásként biztosított, csak a munkát várta el a fiataloktól!
1932	Ózd	Oktató kiképzetése Budapesten	Mórász Béla műszaki tisztviselő	„B” vizsgás
1932.08 07.	Ózd	Zögling gépek névadása és berepülése a Szenna völgyben	Magyar Aero Szövetség, Bernard Mátyás, vitéz Hefty Frigyes	A-0701 Szikra, A-0702 Meteor
1932.08	Ózd	Elkezdődnek a repülések a Szenna-völgyben	Mórász Béla oktató	„A” vizsga 9 db
1933	Ózd	Kiképzés a Szenna-völgyben	Mórász Béla oktató	„A” vizsga 10 db, „B” vizsga 2 db (Mohos Ferenc tanító és Makra Pál asztalosműhely vezető)
1934	Ózd-Somsály	Zögling gépépítés és csatlakozás az ózdiakhoz	Éles Jenő, Sefcsik József	Az első gép csak egy felszállást ért meg. A tervek alapján épült Zögling az A-0703 „Somsály”
1934	Szentsimon	Repülőtér kialakítás és fa-hangár építés	RMST, „Vas” cserkészcsapat	1934-1943
1934	Ózd	Hol's der Teufel gép építése az RMST-ben	Faragó F. Gyula igazgató, Németh József asztalosmester, Nyulász Jenő, Jeszenák László segédek	B-0701, Csaba Az RMST mindent ingyenes támogatásként biztosított, csak a munkát várta el a fiataloktól!
1934	Szentsimon	Repülés, kiképzés		„A” vizsga 13 db,

1934	Szentsimon	Repülőtábor		„B” vizsga 4 db 14 fővel
1935	Szentsimon	Repülés, kiképzés		„A” vizsga 13 db, „B” vizsga 4 db
1936	Szentsimon	Repülés, kiképzés		„A” vizsga 6 db, „B” vizsga 4 db
1937	Ózd	Grunau Baby Ila. gép építésének kezdése az RMST-ben	Faragó F. Gyula igazgató, Makra Pál, Németh József asz- talmester, Nyulász Jenő, Jeszenák László.	Az RMST min- dent ingyenes támogatásként biztosított, csak a munkát várta el a fiataloktól!
1938	Ózd	Repülőmodellezés indulása	Faragó F. Gyula, Németh József, Nyulász Jenő, Jeszenák László	Az RMST asztalos műhelyében.
1938	Ózd	Grunau Baby Ila. gép befejezése	Faragó F. Gyula igazgató, Németh József asz- talmester	C-0701, „Ózd”
1938.04.24	Budaörs	Cserkészrepülő bemu- tató	„Vas” cserkészcsa- pat	Ózdról az A-0703, „Somsály” gép volt ott. Az Ózd-bánrévei repülés egyik emblemikus személye
1938	Lengyelország	Cserkészrepülő tábor	Miklós László	144. sorszám
1938	Háromhatárhegy	„C” vizsga	Miklós László	Grunau Baby Ila géppel ezen a repülőtérén 23 perccel repült.
1938	Szentsimon	Időrekord	Miklós László	Ózd ,régi kórház
1938	Ózd	Repülő orvosi alkalmassági vizsgálatok az ózdi kórházban	Dr Széll Endre gé- gész főorvos	Túlságosan mere- dek a hegy, nehéz a gépek felvitele.
1938	Ózd	Repülések a Kőalja tetőről	„Vas” cserkészcsa- pat	
1939	Ózd	Gépek átlajstromozása	Grunau Baby Ila.	C-0701 → HA- 3010
1939	Lengyelország Tegoborze	Repülőtábor	Miklós László, Vámos József	Eredményes ki- képzés
1939	Lengyelország Tegoborze	„C” vizsga	Vámos József	Később a megyei repülőmodellezés egyik vezetője
1939	Lengyelország Tegoborze	Időtartam repülés: 4 ¹⁵	Miklós László	Később ő lesz az oktató, majd évti-

				zedeken át az ózdi repülés emblematikus alakja.
1939	Ózd	Az Aero Szövetség elnökének látogatása	Hefty Frigyes	Repült is egyet a cserkészek nagy örömére.
1940	Szentsimon	Itt is és Sajókápolnán is repül	Huszthy Mihály	A soproni, a sajókápolnai, majd az Ózd-bánrévei repülés egyik emblematikus személye, oktató
1940	Ózd-Bolyok	Repülőbaleset	Hudák Ferenc	Egyenes siklásban fák közé ért és a szárnyvégek sérültek. Személyi sérülés nem lett.
1940	Háromhatárhegy	Kiképzés HMNRA, vitorlázó	Huszthy Mihály	Itt még sajókápolnai „színekben”.
1940	Háromhatárhegy	Kiképzés HMNRA, vitorlázó	Miklós László	Oktatói képzés
1940	Ózd	RMST gépvásárlás	Rubik R-07a, Tücsök	HA-1072, HA-1073
1940	Ózd	A cserkészrepülő egyesület vezetősége	Óvári Antal mérnök a vezető, Marosújvári Gyula mérnök, a helyettes és egyben oktatók is.	1942-ig
1941	Ózd	Levente ejtőernyős kör megalakulása?	?	Utalásokat találunk, bizonyítékokat még nem!
1941	Ózd	Az ózdi cserkészrepülők a „kiképző keret nélküli” egyesületek közé kaptak besorolást		Tisztán sportrepülő egyesület maradt.
1941	Budapest	A budapesti farkashegyi repülőtéren megrendezett repülőmodell verseny	Németh József	3 méter fesztávú, saját tervezésű gép, amely szépen repült és jó eredményt ért el a versenyben.
1941	Budapest	Elismerő oklevél repülőgép modell versenyen	Básti József	A modell típusa ismeretlen
1942	Ózd	Szállítókocsi építés	„Vas” cserkészcsapat	
1942	Ózd	RMST gépvásárlás	Rubik R-07b, Vöcsök	HA-2039

1942	Ózd	Buick személygépkocsi alkalmassá tétele csörlésre	RMST	A kocsis hátsó kerekére lett illesztve a kötéldob. Vágókészülék, terelőgörgők, stb.
1942	Ózd	Az Aero Szövetség ellenőrzése	Tóth és Kertész urak	Levizsgáztatták a csörlőautót.
1942	Bánszállás-Center	Csőrlő rendszerű indítás próbái	Kun Kálmán segédoktató, Farkas Ferenc csörlőkezelő	Grunau Baby Ila. Csaknem baleset, mert a pilóta elfelejtett leoldani! Kötélvágás! Utána már normális repülések.
1942	Ózd	Oktatásvezetők	Óvári A. (katona), „B”, Mórász Béla „B”, Huszthy Mihály „C”, Miklós László „C”	1942-es iratról
1942	Ózd	Az ózdi repülő cserkészek felmentést kaptak a levante foglalkozások alól.	Homonnai József repülő százados	Ebben az időben Ózdra vezényelve a levante kiképzést is irányította.
1942	Sajópüspöki	Repülőbaleset	Babós Sándor	Grunau Baby Ila részben tört a szárnyvég dombhoz érése miatt. Személyi sérülés nem lett, de a pilóta a repülést abbahagyta.
1942	Sajókápolna	Az ózdi cserkészrepülők 2 napot itt repülhettek	Vöcsök, „B” domb	Rossz széljárás miatt csak kevés siker.
1942	Érd	Az ózdi cserkészrepülők 1 napot itt töltöttek az MSrE repülőterén	Miklós László oktató és növendékei, Méray Horváth Róbert, Bollmann Béla, Horthy István.	A vontató motoros géppel egy-egy felszállást a hátsó ülésben repültek, Bollmann Béla, HD-22 motoros gép. Délután találkoztak Horthy István kormányzó helyettesével is a repülőterén.
1942	Sajópüspöki	Csőrléses, autóvontásos és lejtős indítású üzemelés is.		A sajópüspöki feletti dombok sokkal jobb adottsággal bírtak, mint a szentsimoni repülőtér.

1942	Rozsnyó	Cserkész tábor a vízi cserkészekkel együtt	Vas” cserkészcsapat	A tábor Gice-Licén volt. Grunau Baby Ila géppel dugóhúzóba esett. Kivette belőle, de a leszálláskor csekély géptörés és boka-sérülés.
1942	Szentsimon	Repülőbaleset	Miklós László	HA-3040?
1942	Ózd	RMST gépvásárlás	Rubik R-08c, Pilis	
1943.03.24.	Ózd	Ózdi vasgyári cserkészrepülők új alapszabályzata	„Vas” cserkészcsapat helyett, Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	Az engedély 1944.04.19-én datált!
1943	Ózd-Szentsimon	Repülőtér felhagyása, hangár lebontása	Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	A hangárt az ózdi cserkészotthon udvarán tárolták, de többé már nem építették fel.
1943	Ózd	A szentsimoni repülőtér elhagyása után különböző helyeken repülnek	Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	Center Nagy-völgy, Ózd - Szenna, Uraj-völgy, Ráctagi hegy, Akasztóhegy, Sajópüspöki, Bánszállás, Pogonyi pusztá
1943	Sajópüspöki	Az első itteni „C” vizsgák	Czuczor Miklós 23 perc, Bretán József 26 perc.	Szentsimonban csak a már oktató, Miklós László tudott 23 percet repülni.
1943	Bánréve - Sajópüspöki	Repülőtábor az RMST vízműi épületeinél	A repülések a sajópüspöki dombocon és az országút mellett	Az RMST vízmű a Sajó vasúti hídja mellett, Sajópart fürdő, majd Sajópart Vízmű vasúti megállóhely.
1943	Rimaszombat	Repülőbemutató	Miklós László oktató és növendékei, Vöcsök, csörlőüzem	A rimaszombati cserkészek meghívására.
1944. május	Sajópüspöki	Halálos repülőbaleset	Vitkó Géza	Vöcsökkel csörlésből 300 m-ről a földbe csapódott
1944.07.05.	Ózd	Ózdi vasgyári cserkészrepülők alapszabályzatának módosítása érvényre lép	Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	A függelékben részletesen olvasható.

1944 nyara	Ózd	Repülés szüneteltetése	Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	Szövetséges légi veszély miatt.
1944	Ózd	HMNRA motoros repülő kiképzés	Básti József	1944 nyarán felvé- telt nyert és az Algyői HMNRA iskolára vonult be, mint „B” vizsgás vitorlázórepülő.
1944.10.	Ózd - Vajácsbánya	Repülőgépek elrejtése, szétszedett állapotban, Vajácsbányában	Huszthy Mihály oktató, bányamér- nök, Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	A gépek szétsze- relve épségben átvészelték a har- cokat.
1944.10.	Ózd	Cserkészmozgalom betiltása	Szálasi Ferenc nemzetvezető	országosan
1945.04.14.	Ózd	Cserkész repülőklub feloszlása	Belügyminisztérium	Ezt akkor még nem tudják, de a cserkészmozgalom napjai már meg vannak számlálva!

Függelék

Képviselőházi napló, 1931. XXII. kötet

• 1934. május 01. - 1934. május 16. • 1931-277 (1931-XXII-412)

Kóródi Katona János (Jogász, Szent Korona Szövetség, Ébredő Magyarok Egyesület, Nemzeti Összetartás Köre.)

„T. Ház! A cím részletes tárgyalásánál bátor leszek a Képviselőház figyelmét a magyar életnek egy aktuális problémájára felhívni, ez pedig a légi forgalom, az aviatika kérdése. Igaz örömmel állapítom meg, hogy ennek az elkövetkezendő költségvetési évnek költségvetésében erre 325.000 pengővel több van felvéve, mint az előző években, de ez még mindig kevés ahhoz az óriási haladáshoz, amellyel az összes európai államok úgy a légiforgalom, mint a hadi légügy tekintetében bennünket megelőztek, amely megelőzés ráknézve határozottan nagy veszedelemeket rejt magában. Az aviatika egyike azoknak a sportoknak, amelyek teljesen megfelelnek a magyar mentalitásnak, a magyar gondolkodásnak. Az aviatika, éppúgy, mint a vívás és a lovaglás, bizonyos bravúrt, bizonyos lelkiegyensúlyt és elszántságot kíván. Éppen így az aviatika, a légi sport bizonyos készséget, bizonyos lelki egyensúlyt kíván attól, aki ennek a sportnak a művelője. Ezért felel meg sokkal inkább a magyar természetnek, mint egy olyan idegenből importált durva sport, mint például a box.

Ezen a téren mégis meglehetősen hátramaradott állapotban vagyunk. Nem tudom, ellenőrizhetők-e azok az adatok, amelyek tudomásomra jutottak és amelyek szerint a kereskedelmi tárca költségvetésébe 1933-ban felvett 6,700.000 pengő és az előző 1932. évben felvett 6,500.000 pengő helyett csupán 4,5 millió pengő került felhasználásra a légügyi hivatal költségvetésében. A légügyi hivatal körülbelül 1000 embert foglalkoztat, ezek az emberek azonban tényleg, de facto nincsenek elegendőképpen foglalkoztatva. A németeknek olyan hatalmas az áldozatkészségük, hogy egy versenyre például 55.000 márkát költenek el.

Óriási különbség van a mi alföldi repülésünk és a külföldi államok. alpesi repülési sportja között, holott az elkövetkezendő időkre, akár sport, akár idegenforgalmi szempontból nézzük is, el kell készülnünk az alpesi repülésre is. Tisztelettel bátor vagyok azt a kérdést intézni a kereskedelemügyi miniszter úrhoz, hogy például a mostani osztrák pünkösdi alpesi repülőversenyen miért nem vesznek részt a mi repülőink is? Tudomásom szerint magyar repülők egyáltalában nem fognak résztvenni ezen a versenyen. ...

...Rendkívüli hiánya a magyar aviatikának az, hogy nincs megfelelő repülőtere. A mátyásföldi repülőtér egyáltalán nem alkalmas arra, hogy aviatikánk megfelelően fejlődhessék. Aviatikusaink a csepeli félsziget északi részét tartják a legalkalmasabb helynek. Szerény nézetem szerint ennek a repülőtérnek megépítése nemcsak az államra kell, hogy háruljon, hiszen Budapest székesfővárosnak is eminens érdeke, hogy ez a repülőtér létesüljön.

Az a szerény véleményem, hogy 50–80%-os költséghozzájárással kellene ezt a repülőtér megépíteni. Ha összehasonlítjuk a különböző államok költségvetéseiben azokat az összegeket, amelyek az aviatikához való hozzájárulásnál egy-egy lakosra esnek, akkor azt találjuk, hogy míg Magyarországon minden lakos 50 fillérrel járul hozzá az aviatikához, addig Csehországban már 1920-tól kezdve minden lakos 6 pengővel járul hozzá, Franciaországban 9 pengővel, Németországban pedig 4 márkával, ami körülbelül 6 pengőt jelent. Magyarországon a mi szerény viszonyaink mellett véleményem szerint 2 pengős fejenkénti hozzájárulással

lehetne aviatikánkat teljesen kifejleszteni. Igaz ugyan, hogy a párizsi egyezmény sok tekintetben akadályozza annak, hogy aviatikánk fejlődjön, de a párizsi egyezmény nem olyan szigorú, mint ahogyan egyesek hirdetik, mert csupán azt mondja, hogy olyan hadigépek építése tilos, amelyekbe fegyverek és pedig védő vagy támadó fegyverek vannak beépítve, tehát repülőgépek építését támadó vagy védő fegyverek nélkül végeredményben a párizsi egyezmény nem tiltja....

...Ahogy álunk, azt semmi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az aviatikáért vértanúhalált halt Kaszala felesége 25 pengő kegydíjat kap- (Lázár Miklós: Bizony, ez így van!) Igen fontos egy egészen új generáció nevelése is az aviatika szempontjából. Ma a motoros repülést egyedül a műegyetemig sportrepülő egyesület bonyolítja le, tisztára saját munkájából, saját agitációjából. A műegyetemi sportrepülőknél ezt az agitációját a MÁV, sajnos, egyedül támogatja erősen, azzal a bizonyos jegybélyeg-rendszerrel, amelyből a műegyetemiek 60.000 pengőt szednek össze évenként. (Lázár Miklós: És Festetich Sándor is támogatja!) Ez az összeg azonban korántsem elég, mert a műegyetemiek azt mondják, hogy az ő szerény igényeik szerint 90.000 pengő kellene ahhoz, hogy a sportrepülés teljesen kifejlesztessék. Egy-egy gépük csak 50 órát repülhet, pedig 200 órát kellene repülni vele, dehát nincs benzin s a repülőgép-anyag öt év alatt tönkremegy.

A motornélküli repülés ügye meg különösen kezdetleges állapotban van. Az alatt az idő alatt, mialatt nálunk még az önálló motornélküli repülés sem fejlődött ki, külföldön a csoportos, rajban való motornélküli repülés már csodálatraméltó fejlődést ért el, pedig a repülés terén a fegyvermezett együttműködés szempontjából volna szükség a csoportos rajonkénti motornélküli repülésre.

Hogy a külföldi aviatika milyen óriási arányokat ért el, azt semmi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy Oroszországban egy év alatt 300.000 embert iskoláznak ki teljes tökéletességig a motornélküli repülésben. A turisztika és az idegenforgalom szempontjából is rengeteg sokat jelent az aviatika.

Érdekes, t. Ház, és azt megbízható adatok alapján állítom, hogy a magyar légierőkről, amelyekkel a valóságban rendelkezünk, a külföldnek téves tudomásai vannak. Azt hiszik, hogy mi kaptunk valahonnan repülőgépeket és megfelelő anyagokat, holott a mi egész repülőgép állományunk meglehetősen primitív és gyenge fokon áll. Érdekes az is, hogy az angolok a magánrepülőgépek tulajdonosait is bevonták a hazai légvédelem keretébe. Megoldatlan azután nálunk például a légügyi biztosítás ügye is, a vámtételek pedig aránylag nagyobbak a repülőgépeknél, mint az autómobiloknál. Egy 22.000 pengős gépnél például 7.000 pengő a vámtétel....

...Az aviatikai tudomány is meglehetősen gyöngye lábon áll Magyarországon. Bár több ízben felvételre már a költségvetési tervekbe az, hogy a Műegyetemen tanszéket állítanak fel az aviatikára, azt mégsem állították fel. Azonkívül még egy külön aviatikai laboratóriumra is van szükség. Jellemző dolog, hogy olyan kiváló aviatikus tervezőnk és szakértőnk, mint például Hüttl Dezső mérnök, egy 75 pengős havifizetéses állásban van. Eotter, a legjobb magyar konstruktor, az Orionnál van, az aviatikától teljesen független iparágnál helyezkedett el, és csak amikor hivatalos óráit eltöltötte, akkor foglalkozhatik külön aviatikával. Bánhidy, a kiváló repülőnk, kizárólag tanulmányi segélyből él.

T. Ház! Ezekre a kérdésekre föl kell a magyar társadalomnak és a magyar kormány-nak figyelmét hívni. A külföldi államokban a társadalom önszántából nagyobb áldozatokat hozott, hatalmas összegeket gyűjtött össze, amelyekkel az aviatikájukat kifejlesztették. Nálunk propaganda kell, ki kell vinni, a közönséget a repülőterekre, mert az egész aviatika fejlődésé-nek nemcsak idegenforgalmi, ipari, hanem főképpen hadi szempontból óriási jelentősége van. Azt hiszem, tudott dolog mindnyájunk előtt, hogy Budapestet, amely oly közel fekszik a határ-hoz, egy repülőtémadás egy félóra alatt, a föld színével egyenlővé teheti, egy elkövetkezendő háború esetén.

Tavaly a nemzeti munkahét alkalmával az aviatikusok is tartottak kongresszust, ame-lyen 'határozatokat hoztak. A határozat i javaslatokat a kereskedelemügyi miniszter úrnak különösen figyelmébe ajánlom. Javasolja ez a határozat a kormánynak, hogy (olvassa):

1. A modellezés és motornélküli repülés fejlesztése érdekében

a) tegye lehetővé a Magyar Aero-Szövetség számára központi modell-műhely létesíté-sét és fenntartását

b) tegye lehetővé a Magyar Aero-Szövetség számára a központi motornélküli repülőte-lep és műhely létesítését,

2. A motoros sportrepülés és légi turisztika továbbfejlesztése érdekében a) tegye lehe-tővé a Magyar Aero-Szövetség számára, hogy

a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület útján tervszerű tevékenységet fejthessen ki a ter-vezés és kísérletező munkásság előmozdítása érdekében;

b) szorgalmazza az illetékes külképviseleti hatóságok útján a párizsi légügyi egyez-mény korlátozásainak megszüntetését a motoros sportrepülőgépekre vonatkozólag;

3. A sport-teljesítmények fokozása érdekében ..

b) bocsásson rendelkezésére a Magyar Aero Szövetségnek versenyek rendezésére, ma-gyar repülők külföldi versenyekre való kiküldetésére és a rekord-kísérletek költségeire megfe-lelő hitelt; azokat a magyar repülőket pedig, akik abszolút értékű eredményeket érnek el, ré-szesítse olyan erkölcsi és anyagi megbecsülésben, amely a pilótagárdát önművelésre és új sikerek elérésére ösztönzi.

A légiforgalom korszerű fejlesztése érdekében szorgalmazza és támogatásával mozdi-tsa elő az átvonuló nemzetközi légiforgalom és belföldi légiforgalom céljára alkalmas buda-pesti repülőtér létesítését, úgy a szárazföldi, mint vízi repülőgépek számára alkalmas beren-dezéssel. (Eber Antal: Helyes!) Végül áltudományos és kísérleti tevékenység előmozdítása és az aviatikai ipar fejlesztése érdekében gondoskodjék az aviatikai ipar fejlesztéséről akként, hogy a kereslet az egészséges versenyben kialakult beszerzési árakon, főként magyar munká-val legyen kielégíthető. Mindazoknak az aeroipari cikkeknek a behozatalát pedig, amelyeknek előállítása a belföldön nem lehetséges, vagy nem volna gazdaságos, mentesítse a behozatali vám- és fényűzési-forgalmi adók alól.

(Helyeslés.)

T. Ház! Ezekben voltam bátor előadni azokat a gondolatokat, amelyek a magyar avia-tikára vonatkoznak. Bevallom, laikus vagyok, de amikor beletekint az ember a külföldi aviatika statisztikájába, s látja annak óriási fejlődését, akkor lehetetlenség, hogy szomorúsággal ne nézze a magyar aviatikai viszonyokat. A jövő az aviatika felé kényszeríti a magyar nemzetet, ezt vagyok bátor nemcsak a m. kir. kormány és a mélyen t. kereskedelemügyi miniszter úr fi-

gyelmébe, hanem innen a törvényhozás terméből az egész magyar társadalomnak is a figyelmébe ajánlani. A címet elfogadom. (Élénk helyeslés és taps a jobboldalon.)”

Képviselőházi napló, 1935. VIII. kötet

• 1936. május 19. - 1936. június 6. • 1935-141 (1935-VIII-543)

Szeder János (Okleveles gépészmérnök, kormányfőtanácsos. A MOVE aktív tagja, majd elnöke.)

„.... Én felszólalásomban a levegő óceánjába kívánok felemelkedni, ahol semmi más féle forgalmi és közlekedési akadály nincs s a repülésről, a légiközlekedésnek messze kiható fontoságú kérdéséről kívánok beszélni.

A Párizs-környéki légi határozmányok azzal indokolták a légi haderő eltiltását a legyőzött államokkal szemben, hogy a légihaderő megteremtése a legyőzött államoknál megakadályozná azt az általános lefegyverzést, amelyet a győzők önmagukon szintén végrehajtani kívánnak. Megállapítom, hogy az általános lefegyverzésből nem lett semmi, illetőleg lett belőle valami : a Párizs-környéki békék indokolásának egyik legnagyobb hazugsága, mert jól tudjuk, hogy általános lefegyverzés helyett ma a világ ötszörte nagyobb mértékben fegyverkezik, mint a háború előtt, és amikor ez így van, akkor én jogosan és erkölcsösen mondhatom azt, hogy mi magunk is csinálhatnánk légi fegyverkezést?

Csinálhatnánk különösen amikor, amikor azt látjuk, hogy Németország Anglia támogatásával már régóta fittyehány a Párizs-környéki (békeszerződéseknek, amikor azt látjuk, hogy Ausztria minden különösebb következmény nélkül jelenti be a haderő fejlődését jelentő általános védkötelezettségre való áttérést, Törökország pedig a Dardanellák megerősítésére készül.

De tovább megyek. Itt vannak a mi kedvelt szomszédaink, amelyek hozzánk képest hatalmas légi haderőkkel rendelkeznek s azok között különösen Csehországban bolsevista pénzen épülnek azok az új repülőterek, amelyek komoly fenyegetést jelentenek ránk nézve, s amelyek kapcsán komolyan mondhatom azt, hogy nyakunkba hozták a bolsevizmust, azt a bolsevizmust, amelyről a most lelépett francia miniszterelnök, Sarraut 10 évvel ezelőtt még azt mondta: mindnyájan vessük szívünkbe azt, hogy az igazi ellenség a bolsevizmus. Az a francia miniszterelnök mondotta ezt, aki a legszorosabb kapcsolatot hozta létre a szovjettal és a bolsevizmussal Franciaország és a szovjet között, ők megtehették ezt, ők elfeledkezhetek volt miniszterelnöküknek erről az igazságról, mi azonban, ennek az ideológiának nemrég olyan cudarul megtaposott alanyai, nem feledkezhetünk meg arról, hogy a bolsevista pénzen létesült új cseh repülőterekkel kapcsolatban nyakunkra hozták a bolsevizmust- (Ügy van!) Ismétlem tehát, jogilag és erkölcsileg teljesen indokolt volna, hogy mi is áttérjünk a repülésre és fittyehányjunk a békeszerződésekre és megteremtsük a légifegyverkezést.

En azonban, tisztelt Ház, bármennyire indokoltnak tartom is ezt, mégis azt mondom: ha kissé túlzott is — mert szerintem túlzott — a jó fiú szerepe játszásának az a mértéke, amelyet mi tanúsítunk kifelé, minden érdem, minden jutalom és elismerés nélkül, mégis ősziinte .megnyugvással vagyok kormányzatunk bölcsessége iránt, amely a maga szélesvonalú meglá-

tásai alapján elsősorban hivatott tix l cl, hogy külpolitikai kérdéseket is jelentő dolgokban mindannyiunk számára irányadó tényező legyen.

Kérem azonban, tisztelt Ház, hogy ha nem is csinálhatunk légihaderőt, ha azt nem is építhetjük ki, mégis mi akadályoz meg bennünket abban, hogy megvalósítsuk a magyar légiforgalmat, hogy sportrepülést csináljunk, hogy a vitorlázó repülésnek tegyünk szolgálatot, hogy a repülőgép-modellezésen keresztül megvalósítsuk azt a polgári aviatikát, amely nélkül katonai aviatika el nem képzelhető, amely nélkül minden katonai aviatika csak üvegházi növény marad, azt a polgári aviatikát, amelyre múlhatatlanul szükségünk van ma, amikor a technika. forradalmi korában élünk, amikor a repülés és a légi közlekedés nemcsak nemzetvédelmi szempontból fontos, mint nemzetvédelmi eszköz, hanem mint forgalmi eszköz is múlhatatlanul szükséges és mindnagyobb jelentőségre tesz szert?

T. Ház! A légi közlekedés és a magyar légiforgalom megteremtésének érdekében vannak olyan dolgok, amelyeket mai kööttségünk mellett is megtehetnénk, ha nem mindig nagyvonalú megoldások után szaladnánk. Itt van a repülőgép-modellezés, amelyet a középiskolák V. osztályától kezdve igenis, tanítani lehetne, nem elaprózott órákon, hanem külön órákon, olyan tanerővel, akik megelőzőleg központi kiképzésben részesültek.

Valamennyien tudjuk, hogy a mélyen tisztelt kultuszminiszter úr csak a napokban jött vissza Németországból, ahol a magyar-német kulturkapcsolatok kimélyítésén fáradozott. Egyszerű nyelven szólva, a kulturkapcsolatoknak ez a kimélyítése azt jelenti, hogy a kultúrát kicseréljük, de szerintem nemcsak a kultúrát, hanem a kultúra eszközeit és módszereit is és amikor ott a mélyen tisztelt kultuszminiszter urat, mint a magyar állam képviselőjét, de bizonyára mint tudományunk egyik kiválóságát is olyan nagy ünneplésben részesítették és amikor a kulturkapcsolatok fejlesztését és a kultúreszközök kicserélését tárgyalta ott, nem tudom, tudomást szerzett-e arról a vaskos könyvről, amely a német iskolákban meg van honosítva, arról a vaskos könyvről, amelyben a repülőgép-modellezést tanítják!

A repülőgép-modellezésben jártas ifjúságot a VII. osztálytól kezdve a vitorlázó repülésben kellene kiképezni, abban a vitorlázó repülősportban, amelynek jelentőségét Németországban fedezték fel, amelynek terén Németországban és már az egész világon óriási eredményeket értek el és amely vitorlázó repülősportról annak egyik leghíresebb, nemcsak európai, hanem világhírű tekintélye, Georgi professzor állapította meg azt, hogy a vitorlázó repülés, a motor nélküli repülés, gyermekiskolája a motorrepülésnek.

A vitorlázó repülőkből kell a főiskolába felkerültek közül kiválogatni, különösen a műegyetem gépészmérnöki szakán, azokat, akiket azután a sportrepülésbe bekapcsolunk és a sportrepülés apostolaivá és munkásaivá teszünk. E tekintetben meg kell emlékezni a műegyetemi sportrepülő egyesületről, amely 1921 óta nagyszerű eredményeket ért el, amely nemcsak repülőgépeket szerkesztett, tervezett és épített szép számban, de a sporteredmények terén is kiváló teljesítményeket mutatott fel. Ez az alapépítmény. A sportrepülés, a vitorlázó repülés, a modellezés az, amely nélkül légi forgalmat nem tudunk megvalósítani. Nagyon jól tudom, hogy erre történtek itt kísérletek, ezek a kísérletek azonban szerintem nem voltak megfelelők. Nem voltak megfelelők azért, mert hiába létesítettük azokat az aeroklubokat Pécsen, Szombathelyen, Székesfehérváron, Szegeden, Debrecenben és Miskolcon, ha a gépek nem voltak megfelelők.

Nemcsak hogy nem volt meg a gazdasági szükséglet a rövid távolságok miatt, de nem volt meg az a lelki szükséglet sem, amely nélkül Magyarországon légi forgalmat és légiközlekedést megvalósítani nem lehet....”

Képviselőházi napló, 1935. IX. kötet

• 1936. június 8. - 1936. június 26. • 1935-143 (1935-IX-46)

Dr Ember Sándor (Ügyvéd, a Nemzeti Egység Párt képviselője. A Nemzeti Repülőalap törvényi előterjesztője, a Magyar Aero Szövetség társelnöke, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap intézőbizottsági tagja, a magyar repülés elkötelezett híve.

„.....A repülés Magyarországon a 30-as évek elején ért végre ismét olyan stádiumba egy pár szorgalmas és — mondhatni — a szájuktól elvont falatok árából építő szerény mérnöknek kísérlete folytán, amilyen volt például Bánhidya Antalnak, ennek a lelkes magyar mérnöknek Gerléje, hogy végre elmondhattuk azt, hogy van olyan komoly repülőgép-konstrukció, még pedig magyar konstrukció, amely nemcsak a levegőt állja, hanem megérdemli azt is, hogy vele komolyan foglalkozzanak, hogy gyártására lehetőséget biztosítsanak.

Sajnos, a 30-as évek után beállott gazdasági krízis megint nagy akadálya volt a magyar sportrepülés, a magyar civilrepülés fejlődésének. Katonai repülésről nem lehet szó, a katonai repülés megorganizálása Magyarországnak még mindig tilos; a civilrepülést pedig egyrészt a társadalomnak éppen ez a repüléssel szemben való letargiája és a gazdasági erők hiánya akadályozta. Hála néhány egészen kiváló repülésügyi szakembernek, a legutóbbi időkben végre a magyar civilrepülés, a magyar sportrepülés eljutott odáig, hogy remélhetjük, hogy a közeljövőben mi is komoly, számottevő tényezői lehetünk az európai sportrepülésnek.

Amikor sportrepülésről beszélek, ne méltóztassanak valami sportszerű játéokra gondolni, hogy a sportrepülés olyan kirándulás a levegőbe, mint például a turisztika. A sportrepülés alatt értjük azt a kísérleti repülést, amelyet kevés lóerejű, de aránylag nagy teljesítőképességű gépeken végeznek és kell, hogy végezzenek mindazok, akik bármiféle komoly repülési feladat elvégzésére vállalkoznak, annak elvégzésére magukat előkészítik, legyen az katonai repülés, vagy a polgári kereskedelmi forgalom céljaira szolgáló repülés. A sportrepülés minden repülésnek az iskolája; a sportrepülés megismerését jelenti a levegőnek mindazok számára, akik a repüléssel bármiféle komoly formában akarnak később, vagy egyidejűleg foglalkozni.

Németországban a repülés szervezete elérkezett már addig, hogy alig van nagyváros, ahol ne lennének saját gépekkel, még pedig korszerű gépekkel felszerelt klubok, amelyek egész rendes, komoly, nemzeti feladatként a jelentkezők közül szelektálják azokat, akikre később komoly repülési feladatot lehet bízni. Amikor az ember megérkezik egy nagy németországi repülőterre, — azért idézem éppen Németországot, mert hiszen Németországot, mint előbb említettem, a békeszerződések ebben a tekintetben épúgy sújtották, mint Magyarországot — sőt tovább megyek, még az aránylag szegény Ausztriában is, minden repülőteren ott látja az ember a hangárok sorozatát, bennük a korszerű, modern, jó gépek sokaságát, és alig múlik el reggel és alig múlik el délután, repülésre alkalmas időben, hogy ne látná az ember, hogy a polgárembereknek, a fiatal embereknek és élemedett embereknek sokasága megy ki és végzi el

azt a gyakorlati repülést, amelynek célja egyrészt a gyakorlatban tartás, másrészt pedig újabb tapasztalatok szerzése.

Sajnos, nálunk Magyarországon a repülés éppen anyagi támogatás híján még rendkívüli szegényes és szerény eszközökre van szorítva. A múlt esztendő hozott ebben némi változást, amikor az, hogy a légügyeknek vezetését egy egészen kiváló gyakorlati és a sportszerű repülés iránt nagy megértéssel bíró repülő vette át, lendületet adott ennek, aminek eredményeképpen máris jelentkezett a társadalom részéről az áldozatkészség, és elérhettük azt, hogy néhány lelkes fiatalember megkapta azt a pár első gépet, amellyel Magyarország, ha a dolog a kellő mederben fog tovább fejlődni, megjelenhetik a nemzetközi nagy repülő konkurrenciakon és megmutathatja, hogy Magyarország ennek a hosszú időn keresztül való elnyomatásnak ellenére is rendelkezik azokkal az erényekkel és készségekkel, amelyek remélhetővé teszik nekünk, hogy legelső adandó alkalommal igen komoly repülési eredményhez tudunk eljutni.

Magyarországon a repülés fejlődésének az útja ma még a társadalom támogatásán keresztül vezet. Bemérjük, hogy azok a korlátozó rendelkezések, amelyek a hatóságoknak megtiltják, hogy akár egyesületeket, akár magánosokat repülési eszközök beszerzésében támogatásnak, a békeszerződésnek egyéb más korlátozó rendelkezéseivel együtt lassanként a múlté lesznek. De addig is, amíg mi ezt elérhetjük, várjuk és kérjük a társadalomtól, hogy amikor hozzá fordulunk, igenis támogatni fogja anyagi áldozatokkal azokat az egyesületeket, támogatni fogja azokat az egyesületeket, azokat a szervezeteket, amelyek a gépeket építik, amelyek a gépek beszerzése útján akarják tagjaiknak lehetővé tenni, hogy amikor elkövetkezik az idő, amikor magyar repülőkre lesz szükség, egy erre felkészült, kellően a levegőhöz szokott és kioktatott pilóta kart tudjanak rendelkezésre bocsátani.

Végtelenül sajnálom, hogy mai beszédidőm az éjféle órákba nyúlik bele. Nem azt mondom, hogy egy első felszólalásnak igénye lehetne arra, hogy a Házban nagy hallgatóság vegye körül. Mindenesetre azonban a helyzet az, hogy egy első felszólalás csak akkor tudja a kellő pszichikai hatást úgy a szónokra, mint pedig a hallgatóságra kifejteni, ha megvan a lehetősége annak, hogy itt friss érdeklődés kíséri azokat, amiket a szónok elmond. (Jenes András: Nincsenek itt a kollégák, a kisgazdák! — Dinnyés Lajos: Leintettek minket!)

Bár az óra még nem mutatja az éjfél, beszédemet befejezem azzal, hogy az appropriates javaslatot, természetesen nemcsak pártállásomnál fogva, de annál fogva is, mert meggyőződésem az, hogy az a kormány, amely ezt előterjesztette, a jelen viszonyok között megérdemli a parlament bizalmát, elfogadom.

•(Elénk helyeslés és taps a jobboldalon és a középen. — A szónokot számosan üdvözlük.)”

Képviselőházi napló, 1939. I. kötet

• 1939. június 12. - 1939. szeptember 14. • 1939-6 (1939-I-54)

vitész Csicsery-Rónay István (Vezérkari alezredes, földbirtokos. A Nemzeti Egység Pártja képviselője)

„T. Ház! A honvédelmi miniszter úrnak előttünk fekvő törvényjavaslatát, a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létesítéséről a képviselőház véderői és pénzügyi bizottsága együttes ülésében letárgyalta és azt egyhangúan elfogadta.

Mielőtt a törvényjavaslat ismertetésébe kezdenék, méltóztassék megengedni, hogy röviden foglalkozzam a hadirepülés kérdéseivel, mert csak akkor tudjuk a repülés előkészítésének és a kiképzett repülők gyakorlatban tartásának szükségességét megérteni, ha a hadilégügy sokoldalúságát és rendkívül fontosságát ismerjük....

....Németországban erre a célra a nemzeti szocialista repülőtestület szolgál, 4 millió taglétszámmal. A tagok havonta 1 márka tagdíjat fizetnek. Ezenkívül is különféle bevételei vannak a testületnek. Az oktató személyzet nyugdíjképes, hivatásos tisztviselőkből áll.

Olaszországban a haderőn kívüli előképzés a sportrepülés keretében történik. A sportrepülő-képzés a fasisztapárt ifjúsági csoportjánál, a Gioventu Italiana del Littorio, röviden Gil.-nél kezdődik és a királyi aero-szövetségnél, a Reale Undone Nazionale Aeronautica, röviden Runa.-ban folytatódik. Ezek a légügyminisztérium irányítása és ellenőrzése alatt állnak. A pilótának készülő 18—21 éves ifjak előbb vitorlázó repülésben, s ennek sikeres elvégzése után motoros pilótakiképeésben részesülnek. A költségek fedezése részben a légügyi minisztérium költségvetése terhére, továbbá gyárak, bankok, a légierő állandó szállítói, stb. részéről fizetendő összegekből, s önkéntes adományokból, stb. történik.

Lengyelországban az ifjúság sportrepülőképzése és a pilóták gyakorlása a repülőkluboknál megy végbe, a Lengyel Légügyi Hivatal irányítása és ellenőrzése mellett. A repülő előképzést a múlt évben kezdték átszervezni és ez az átszervezés ma is folyamatban van. A költségek legnagyobb részét a Lengyel Légvédelmi Liga, röviden Lopp., kisebb részét az aeroklubok viselik. A Légügyi Hivatal hivatásos kiképző -személyzetet, szerelőket és üzemanyagot bocsát rendelkezésre. A pilóták gyakorlatban tartásának költségeit a Légvédelmi Liga biztosítja.

Romániában a sportrepülés céljaira bélyegakció bevételei szolgálnak.

Hazánk a trianoni békediktátum katonai határozmányaitól megszabadult. Legeminnen-sebb kötelességünk a honvédség felállításával kapcsolatban a légi haderő kiépítése. Honvédelmünk csak akkor lehet tökéletes, ha légi vonatkozásban is megállja a helyét. A légierők felállításához anyag és személyzet szükséges. Az anyagot be kell szerezni, elő kell állítani. A repülőszemélyzet utánpótlását azzal biztosítjuk, hogy a lakosság körében a repülést meghonosítjuk és népszerűsítjük.

Mint említettem már, a repülést a serdülő ifjakkal kell megkedveltetni, a modelltervezés és készítés tanításával kell kezdeni és a szakszerű elméleti és gyakorlati kiképzésnek minél szélesebb körre való kiterjesztésével lehet a repülést népszerűsíteni. Ha a megfelelő előszere-tet megvan a repülői ifjúságban, akkor megvan a lehetősége annak is, hogy az anyag életté váljék, a gép lelket kapjon, mégpedig dicső, ezeréves múltunkhoz méltóképpen...

...Az alap bevételei: a mozgóképüzemek által eladott jegyek utáni részesedés, amelynek 70%-a a Repülő Alapot, 30%-a pedig a Film Alapot illeti; az erre a célra esetenként kibocsátandó feláras postabélyegek és egyéb alkalmi bélyegek eladásából eredő jövedelem; a repülés népszerűsítését szolgáló kiállítások, előadások és versenyek jövedelme; az állami költségvetésben e célra előirányzott összegek; a repülés fejlesztésére szánt adományok és alapítványok jövedelme és végül a minisztérium által meghatározott egyéb bevételi forrásból eredő

hozzájárulások és részesedések, amelyeket a m. kir. minisztérium a fejlődő szükséghez mérten rendeletileg határoz meg.”

Felsőházi irományok, 1939. I. kötet • 1-57., I-II. sz. • 1939-7 (1939-I-44)

Indokolás

a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létesítéséről szóló törvényjavaslathoz.

I. ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS.

Az ország területét megvédeni hivatott haderőnknek, a m. kir. honvédségnek igen fontos fegyverneme a »légierő«. A trianoni szerződés katonai megkötöttségei alól szabadulva egyik elsőrendű honvédelmi és katonai feladat, hogy a honvédség légi erejét kiépítsük úgy, hogy honvédségünk, ha nemzeti érdekeink védelme szempontjából annak szüksége előáll, a légi vonatkozásban is megállhassa a helyét s eredményesen teljesíthesse feladatát.

A munka, amelynek célja a szükséges légierők megteremtése, kettős : egyrészt az anyag megszerzése, előteremtése, másrészt az ország lakossága körében a repülés megkedveltetése, meghonosítása, s ezzel a repülőszemélyzet utánpótlásának biztosítása.

A repülés meghonosítását, népszerűsítését csupán a megfelelő elméleti és gyakorlati képzésnek minél szélesebb körre való kiterjesztése útján lehet elérni. Egyedül a repülés népszerűsítése eredményezheti azt, hogy az anyag életté váljék, a gép lelket kapjon, még pedig olyan lelket, amely méltó a hazáját egy évezreden keresztül szakadatlanul vére hullatásával bátran védő magyar katonához. Csakis népszerűsítés útján valósulhat meg az, hogy a honvédség légierője számára úgy békében, mint háborúban — a beálló hiányok pótlására is bőven elég — a repülésben már előkészítő kiképzést nyert személy készséggel jelentkezék a repülő szolgálatra.

A magyar lovas nép a magyar huszár mintaképe a lovas katonának. Bátorság, gyorsaság, a helyzet gyors felismerése, a kedvező alkalom tévovázás nélküli kihasználása: azok a tulajdonságok, amelyekkel a magyar lovas katona világraszóló hírnevét szerezte. A felsoroltakkal azonos tulajdonságok kellene a légi harcok megvívásához is. A magyar ifjúság lelkében tehát megvan a készség a repülés iránt nagy számban lelkesedve jelentkeznek a légierőkhöz szolgálatra.

Bízást remélhető tehát, hogy a magyar nép a kiváló légi harcosok tömegeit fogja kitermelni magából, mihelyt erre a szükséges anyagi erőforrások és a megfelelő szervezetek rendelkezésre állanak.

A vitorlázó- és sportrepülés terén — szűkös keretek ellenére — eddig is mutatkoztak kiváló magyar eredmények. Ügy ez, mint nem kevésbé a még a kezdet nehézségeivel küzdő honvéd légierőnek a folyó év tavaszán történt az az emlékezetes haditeljesítménye, amellyel a szlovák repülőerőket megsemmisítette, mind megannyi biztosíték arra, hogy a magyar katona a levegőben való harcban is éppenúgy meg fog felelni a korszerűség kívánalmainak, mint ahogy a múltban megfelelt minden katonai követelménynek.

A légierők döntő jelentőségű fontossága és ezért ugrásszerű fejlődése külföldön már régen annak felismerésére vezetett, hogy a szükséges repülőszemélyzet csak akkor biztosítha-

tó, ha az egész nemzet a repülés ügye mellé áll. A repülést a serdülő ifjúval kell megkedveltetni, aki azután a különböző kiképzési fokozatokon (modellezés, vitorlázó repülés, motoros repülő kiképzés) átmenve, mint kellően előkészített repülőgépvezető áll a hadsereg rendelkezésére, onnan kiválása után pedig állandóan gyakorlatban maradván, bármely pillanatban a légierők rendelkezésére áll. A honvédség légierőjének kiépítése — mint az előttünk álló feladat első része — teljesen az államháztartásra háruló teher. A katonai repülőanyagok, gépek, berendezések beszerzése az állam anyagi erejét annyira lefoglalja, hogy az a munka másik részének, a repülés népszerűsítésének, a repülés előképzésének megvalósítására már alig vehető igénybe. A repülés népszerűsítését, sőt ami ennél még fontosabb, a repülésre magában hajlamot érző rátermett személyeknek a repülésben minél nagyobb számban és oly mértékben való kiképzését, hogy a honvédség ezekben a kiképzett személyekben megtalálhassa a szükséges számú katonai pilótát is, az állam terhén megvalósítani — a honvédség légierője kiépítésének, mint elsődleges feladatnak háttérbe szorítása nélkül — lehetetlen.

A helyzet eme felismerése volt az oka annak a kormányzati elhatározásnak, amely szerint ezeket a feladatokat társadalmi úton kell megoldani, azok megvalósítására külön alapot kell létesíteni és azt — Kormányzó Ür Ö Főméltósága legfelsőbb előzetes hozzájárulásával — Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap-nak kell elnevezni.

Az Alap állami támogatással és társadalmi adakozással az 1938. év augusztus havában ideiglenes működését meg is kezdte. Annak azonban, hogy az Alap életképessé, működése minél hathatósabbá váljék, nélkülözhetetlen előfeltétele a kellő anyagi megalapozás, mert a kitűzött cél eléréséhez az esetszerű társadalmi adakozás — bár hazafias társadalmunk eddig is elismerésre méltó áldozatkészségről tett tanúságot — korántsem elegendő, az Alap életképességét tehát állandó jellegű közszolgáltatásszerű hozzájárulások igénybevételével kell biztosítani, amihez a törvényhozás elhatározása szükséges. Ennek megvalósítására irányul a jelen törvényjavaslat.

II. RÉSZLETES INDOKOLÁS.

Az 1. §-hoz. Ez a §. az Alap rendeltetésének a repülőképzés minél hathatósabb előmozdításában való megjelölése mellett — az általános indokolásban már említetteknek megfelelően — az Alapnak törvényhozási úton való megteremtését jelenti ki s az Alapot — az ország kormányzója, vitéz nagybányai Horthy Miklós Ö Főméltósága iránti hála és hódolat kifejezéséül — az ő nevééről nevezi el,

A 2. §-hoz. Míg az 1. §. csak általánosságban említi meg az Alap rendeltetését ez a §. már részletesen felsorolja azokat a feladatokat, amelyeknek társadalmi úton való megvalósításához az Alap hivatott anyagi segítséget nyújtani. Az első bekezdés azokat a feladatokat jelöli meg, amelyeknek megvalósítását — természetesen amennyire erre az anyagi lehetőség megvan — az Alapnak támogatni kell, míg a másik két bekezdés csak lehetőségként említi az első bekezdésben nem említett egyéb feladatok megvalósításának támogatását.

Az első bekezdés az ifjúság repülésben való rendszeres elméleti és gyakorlati kiképzésének és az ezzel szoros kapcsolatban álló többi feladatnak megjelölését tartalmazza. Ezekre a célokra az Alap első sorban nyújt támogatást mindazoknak a szervezeteknek, amelyek az ifjúságnak a repülésben való kiképzését vannak, illetőleg lesznek hivatva megvalósítani. Társadalmi egyesületek, egyes vitorlázó repülő egyesületek és motoros sportrepülő egyesületek kapják majd az Alaptól az annak erejéhez mért anyagi támogatást, hogy a szükséges kiképzés

megvalósulhasson, a kiképzéshez szükséges gépek, műszerek és egyéb eszközök beszereztesse-nek s a repülés népszerűsítették. A repülők kiképzése két fázisban történik : az első a vitorlázó repülés, a következő a motoros repülés, amely utóbbiban való kiképzés már teljes előkép-zést nyújt a katonai repülők számára.

A második bekezdés a repülőterek és a vitorlázórepüléshez szükséges terepek létesíté-sének támogatására s a repülőképzéssel foglalkozó társadalmi alakulatok terheinek viselésé-hez való segítségnyújtásra teremt lehetőséget. Ez a bekezdés a repülőgéptervezés előmozdítá-sát is célozza, kellőképpen felismerve egyrészt a hazai repülőgépgyártás fejlesztésének kima-gasló fontosságát, másrészt azt a tényt, hogy a repüléshez való kedv, hajlam és rátermettség rendszerint már az egész ifjú, mondhatni gyermekkorban (12 - 16 életév között) megnyilvánu-ló tervezési hajlam jelentkezésében mutatkozik meg. Repülőgép modellek készítéséhez szüksé-ges anyagok természetben való nyújtása, kiváló gépszerelők, tervezők jutalmazása lesz a mód-ja az e tekintetből való támogatás nyújtásának.

A harmadik bekezdés segíteni kívánja a repülés terjesztését és népszerűsítését közvetve szolgáló biztosítási szerződések kötését. A 3. §-hoz. Ebben soroltatnak fel azok a források, amelyekből az Alap a kitűzött nagy célok megvalósítására az anyagi erőket merítheti. Sorra véve a bevételi forrásokat, az első bekezdésben a) alatt felsorolt a mozgóképszínházi jegyeket terhelő hozzájárulás fogja előreláthatóan — az e) alatt említett állami hozzájárulás és esetleg a jövőben az f) pont alapján netán megnyitásra kerülő egyéb állandó jellegű hozzá-járulás mellett — az Alap állandó jellegű bevételi forrását jelenteni. Ez a hozzájárulás a meg-ejtett számítások szerint — olyan mérvű hozzájárulással számolva, amely sem ellenszenvet nem fog kelteni a filmszínházakat látogató közönség körében, sem pedig még közvetve sem fogja érinteni a mozgófényképezemek jövedelmezőségét. Összesen előreláthatóan évi négyszáz ötszázezer pengő bevételt fog eredményezni. Ez a nem lekicsinylendő összeg azonban a javas-lat rendelkezései szerint nem jut teljes egészében a Repülő Alapnak, hanem a §. második be-kezdése szerint az összegnek csak 70%-a fogja a Repülő Alapot megilletni, 30%-a pedig az 1925. évi 6.292. M. E. számú rendelettel létesített Filmipari Alapnak jut. Ez a rendelkezés — tekintettel arra, hogy a hozzájárulás a mozgófényképezemekhez kapcsolódik — aligha szorul bővebb okadatolásra. Szorosan ehhez a bevételi forráshoz kapcsolódik a törvényjavaslat 4. §-ában foglalt rendelkezés is, amellyel azonban az említett §-hoz fűzött részletes indokolás fog-lalkozik.

A §. első bekezdésében b), c) és d) pontok alatt megjelölt bevételek esetenkénti bevéte-lek lesznek, kivéve a netán létesülő alapítványok jövedelmét, amely az előző bekezdésben em-lítet t a), e) és f) pont alatt kijelölt bevételi forrásokhoz hasonlóan ugyancsak állandó jellegű bevételi forrást fog jelenteni . A 4. §-hoz. Ennek a §-nak első bekezdése egyrészt az Alapnak — márcsak állandósága következtében is — előreláthatóan legnagyobb jelentőségű bevételi forrásával, a mozgófényképezemek részéről eladott jegyeket terhelő hozzájárulásból száрма-zó bevétellel (3. §. a)), másrészt az időnkint kibocsátott feláras postabélyegek és egyéb alkal-mi bélyegek eladásából származó bevétellel (3. §. b)) foglalkozik és ezekre vonatkozó köze-lebbi rendelkezéseket foglal magában.

Az ezekre és különösen az elsősorban említet t hozzájárulásra vonatkozó minden ren-delkezésnek magában a törvényben való rögzítése azonban nem volna célszerű, mer t a ren-delkezéseket mondhatni megmerevítene és így azoknak a mindenkori szükséghez való alkal-

mazkodását megnehezítené. Ezért a törvényjavaslat ezeket a bevétel i forrásokat illetően a bevétel i forrás szerint illetékes minisztert a bevétel mértékének, lerovása és beszolgáltatása módozatának rendelet i úton való szabályozására hatalmazza fel, úgy azonban, hogy mind-ezekre nézve az illetékes miniszter a pénzügyminiszterrel és a honvédelmi miniszterrel előzetesen egyetértsen.

A mozgóképüzemek részéről eladott jegyeket terhelő hozzájárulás mértékét illetően, amellyel különben a 3. §. a) pontjához fűzött indokolás már foglalkozott, még csak azt kell megjegyezni, hogy — bár erre a hozzájárulás lerovásának módja tekintetében a miniszterek között folyt tárgyalásokon végleges állásfoglalás még nem történt — mégis a döntés előreláthatóan a bélyegekkel való lerovás mellett lesz és hogy elsőrendű követelmény az, hogy a hozzájárulás lerovásával, valamint annak beszolgáltatásával kapcsolatos igazgatás minél kevesebb költséggel járjon. Természetes az is, hogy ezeknek az igazgatási költségeknek terhet csak a hozzájárulásnak a két Alap között i megosztása arányában lehet az Alapokra hárítani. A §. második bekezdése felhatalmazást ad arra, hogy a feláras postabélyegek és egyéb alkalmi bélyegek használatát rendelettel kötelezővé lehessen tenni. E nélkül ugyanis nem érné el a célját a 3. §. b) pontjában foglalt rendelkezés.

Az 5. §-hoz. Ez a §. az Alap igazgatásával foglalkozik és erre a célra Intézőbizottságot rendszeresít.

Az Intézőbizottság összeállításában az Alap katonai rendeltetését kell szem előtt tartani, abban a döntő szót a katonai tagok számára kellett biztosítani. Ez magyarázza a §-nak az Intézőbizottság összeállítására vonatkozó ama rendelkezését, amely szerint az a honvéd légierők állományában tartozó három tisztből és a repülés társadalmi népszerűsítését szolgáló Magyar Aero Szövetség két tagjából fog állani.

Az Alap országos jelentőségére tekintettel a javaslat az államfőnek tartja fenn az Intézőbizottság tagjainak kinevezését s azok sorából az elnöknek és az elnökhelyettesnek kijelölését s az erre irányuló előterjesztés megtételét — az Alap honvédelmi rendeltetésének megfelelően — a honvédelmi miniszter hatáskörébe utalja.

Egyfelől a honvédelmi, másfelől a pénzügyi érdekek biztosításának szempontja okolja meg a §. harmadik bekezdésében foglalt azt a rendelkezést, amely az Intézőbizottság érdemi határozatainak végrehajtását a honvédelmi miniszter jóváhagyásához köti. Nem szorul részletesebb megvilágításra az, hogy érdemi határozatoknak minősülnek az Alap bevételeinek felhasználása, tehát az anyagi támogatásoknak hová és milyen összegben való fordítása tárgyában hozott határozatok. A jóváhagyott határozatok alapján történő utalványozás jogát a törvényjavaslat az Intézőbizottság elnökének hatáskörébe utalja, ami nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a megalkotandó ügyviteli szabályzat az elnök elháríthatatlan akadályoztatása esetére az utalványozási jog gyakorlására az elnökhelyettest felhatalmazhatja.

A §. utolsó bekezdése egyébként a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapra is az állami alapok kezelésére vonatkozó szabályokat jelenti ki irányadónak, de felhatalmazást ad — éppen az alap különleges természetére való figyelemmel — arra, hogy a minisztérium az Alapot illetően az említett szabályok alól a magában a törvényben (így a határozatok jóváhagyására vonatkozó rendelkezéssel) megállapított eltérésen túlmenő eltéréseket állapíthasson meg.

A 6. §-hoz. E §. a törvény hatálybalépése és végrehajtása felől rendelkezik.

Budapest, 1939. évi június hó 19-én.

*vitéz Bartha Károly s. k.,
m. kir. honvédelmi miniszter.*

A Z
ÓZDI VASGYÁRI CSERKÉSZREPÜLŐK
ALAPSZABÁLYAI.

- 1 -

Az " ÓZDI VASGYÁRI CSERKÉSZREPÜLŐK " ALAPSZABÁLYAI .

I. Általános rendelkezések.

1.§.

- 1/ Az egyesület címe: "Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők".
- 2/ Az egyesület székhelye: Ó z d.
- 3/ Az egyesület működési területe: Az ózdi közigazgatási járás és az ózdi vasgyár és bányák munkáltató területe.
- 4/ Az egyesület hivatalos nyelve: magyar.
- 5/ Az egyesület pecsétje: "Cserkészrepülők ÓZD" szöveggel és cserk. rep. jelvénnel.
- 6/ Az egyesület jelvénye: A Magyar Cserkészmozgalom lilíomos jelvénye szárnyakkal.

2.§.

Az egyesület céljai:

- 1/ A repülősport, különösen a motornélküli repülés fejlesztése, a haderőnkivüli előképzéssel, valamint a sportrepüléssel kapcsolatban.
- 2/ A repülés eszméjének, céljainak, honvédelmi és sportjelentőségének ismertetése és fejlesztése.

3.§.

A cél elérésére szolgáló eszközök.

- 1/ Összeköttetések létesítése hasonló célokat szolgáló egyesületekkel és repülőalakulatokkal, valamint a Magyar Cserkészmozgalom illetékes szerveivel.
- 2/ Előadások rendezése.
- 3/ Ünnepek, kiállítások, repülőtanfolyamok, repülőnapok és repülőtáborok rendezése.

4.§.

- 1/ Az egyesület vagyona: jelenleg kb. 20000 P. értékű repülőfelszerelés.
- 2/ Az egyesület vagyona jövedelmeiből képződik.
- 3/ A Rimamurány Salgótarjáni Vasút Rt. által használatra átadott, vagy csak társulat támogatásával szerzett ingó és ingatlan vagyont a Cserkészrepülők az adományozó kikötése szerint használják, de az mindeidőre társulati tulajdon marad. Minden egyéb, az egyesület által szerzett ingatlan, a Magyar Cserkészmozgalom tulajdona, használati joga azonban mindenkor az egyesületet illeti és a rendeltetésszerű cél szolgálatától el nem vonható.

5.§.

Az egyesület jövedelmei:

- 1/ A Northy Miklós Nemzeti Repülőalap évi támogatása.
- 2/ Adományok és hagyományok.
- 3/ Tagsági díjak.
- 4/ Előadások, ünnepek, bemutatók, versenyek és vállalkozások jövedelmei.

. / .

24102/1984

- 2 -

6.§.

A bevételeket és kiadásokat az évi költségvetés állapítja meg és azokat az évi zárszámadásban kell elszámolni.

II. A tagokról .

7.§.

Az egyesület tagjai:

- 1./ rendes tagok;
- 2./ támogató tagok;

8.§.

- 1./ Rendes tagok: A Magyar Cserkészmozgalomnak az egyesületi munkára önként jelentkező 15 évet betöltött igazolt működő tagjai.
- 2./ Támogató tagok:
 - 1./ a tiszteletbeli tagok, akiket a közgyűlés az egyesület érdekében kifejtett munkájuk elismerése-képpen megválasztott.
 - 2./ Az alapító tagok, akik egyszer és mindekorra szóló nagyobb adománnyal támogatják az egyesületet.
 - 3./ A pártoló tagok, akik - mint nem cserkészek - az egyesület repülőképzésében részesülnek.

9.§.

A tagok felvételére vonatkozó általános rendelkezések.

Az egyesület tagja csak olyan büntetlen előéletű magyar állampolgár lehet, aki nagyszülőik bezárólag tiszta keresztény származású és 15 életévét betöltötte. Kiskorukban csakis szülői illetőleg gyéni, vagy törvényes képviselői beleegyezés mellett, rendes tagok pedig ezenfelül az illetékes cserkészparancsnok engedélyével vehetők fel tagokul.

10.§.

A felvétel módjainak megjelölése.

- 1./ A rendes tagokat, valamint a pártolótagokat az előfeltételek igazolása és írásban előterjesztett kérelem alapján az egyesület választmánya veszi fel, amely a felvétel kérdésében indoklás nélkül végérvényesen dönt.
- 2./ A tiszteletbeli, valamint alapítótagokat a közgyűlés választja.
- 3./ Egyházi személyeket /lelkészeket/ és a m.kir honvédség hivatalt állományú tisztjeit és hasonállásukat, egyszerű belépési nyilatkozatok alapján kell felvenni.

11.§.

A tagok jogairól és kötelességeiről.

- 1./ A tiszteletbeli és alapítótagok tagságdíjat nem fizetnek, az egyesület közgyűlésén résztvehetnek, ott felszólalhatnak.
- 2./ A rendes és a pártolótagok tagsági díjat fizetnek és résztvehetnek az egyesület repülőképzésében, valamint sportrepülőmunkájában.
- 3./ A rendes tagok közül a cserkésztisztok és férficserkészek tagjai lehetnek az egyesület közgyűlésének, valamint a tisztikar-nak.

. / .

- 3 -

- 4./ A rendes tagok a tisztikar által esetenként adott megbízatást viselhetik.
- 5./ Tagsági díjat a közgyűlés állapítja meg.

12.§.

A rendes tagok tagdija megszűnik :

- 1./ A csapat kötelékéből való kiválással /kilépés, elbocsátás csapatfelosztás/
- 2./ az igazolvány meg nem újítása, vagy felfüggesztés következtében.
- 3./ elhalálozás következtében.

13.§.

- 1./ A támogató tagok tagsága megszűnik :

- 1./ kilépéssel,
- 2./ töréssel /tagdíj nem fizetése esetén, illetve akkor, ha az egyesület repülőszikézésében és sportrepülő munkájában a megkivánt mértékben nem vesz részt./
- 3./ kizárással /ha a tag a köztisztviselőket, a repülés céljait és érdekeit sértő, vagy veszélyeztető magatartást tanúsít./
- 4./ elhalálozás következtében.
- 2./ A tagsági jog megszűnése tekintetében az egyesület választmányának indoklás nélkül végérvényesen dönt.

14.§.

Egyházi és állami /lelkészekkel/ szemben, a m.kir honvédség hivatásos állományú tisztjeivel és hasonló állásúakkal szemben kizárásnak helye nincs. Azt az okot, ami egyébként kizárást eredményezhetne az érdekeltek felettes hatóságával kell közölni.

III. Az egyesület intéző szerveire vonatkozó rendelkezések.

15.§.

Az egyesület szervei:

- 1./ A közgyűlés,
- 2./ a választmány
- 3./ a tisztikar
- 4./ a szövegíró bizottság.

16.§.

- 1./ A közgyűlés a rendes tagok összességének képviselője és az egyesület egyetlen legfőbb szerve. Kétféle lehet: rendes és rendkívüli.
- 2./ A rendes közgyűlés évente, az év első felében tartandó az egyesületi elnök által megjelölt helyen és időben.
- 3./ A közgyűlésre az egyesület minden jogosult tagja legalább 4 héttel előbb, a tárgysorozatot közlésével meghívandó.
- 4./ A meghívás a Magyar Cserkészszövetség hivatalos lapjában és az Ózdi Nemzeti Ujságban való közzététellel és a tiszteletbeli és alapító tagok külön írásbeli meghívásával történik.
- 5./ A választmány tagjainak esetleges indítványai 2 /kettő/ héttel a közgyűlés előtt írásban nyújtandók be az egyesület elnökéhez.
- 6./ A közgyűlés tagjai:
 - a./ a választmányi tagok,
 - b./ az egyesület működési körzetében működő igazolt cserkészcsapatok 2-2 megválasztottja.

. / .

- 4 -

- c./ a repülőképzésben résztvevő minden 20. levante után az illetékes katonai parancsnokság által kiküldött 1-1 megbízott.
- 7./ A közgyűlés határozatképes, ha azon az előbbi pontban felsorolt megbízottak 1/3 része jelen van.
- 8./ Az egyesület feloszlása, az esetben a vagyoni hovafordítására és az alapszabályok módosítására vonatkozó határozatok csak a közgyűlésre kiküldhető megbízottak 2/3-ának jelenlétében tanácsko生 közgyűlés hozhat, de ez is csak 2/3 szótöbbséggel és csak abban az esetben, ha a feloszlás, illetve alapszabály-módosítás a közgyűlés napirendjébe kifejezetten felvételre került.
- 9./ Határozatképtelenség esetén a közgyűlés 10-30 napon belül ismét összehívandó, mikor is a már előzőleg napirendre tűzött tárgyakban - a megjelentek számára való tekintet nélkül - határozatképes.
- 10./ A közgyűlés határozatait közfelkiáltással, vagy nyílt szavazással - egyszerű szótöbbséggel - hozza; szavazategyenlőség esetén az elnök dönt. A közgyűlés 10 szabadszóra jogosult tagjának írásbeli kérelmére titkos szavazást kell elrendelni. Az elnök bármikor elrendelhet titkos szavazást. Tisztségek betöltése, -amennyiben az nem közfelkiáltással történt- a szavazás mindenkor titkos.
- 11./ A titkos szavazáshoz az elnök 3 tagú szavazatszedőbizottságot küld ki. A szavazáshoz a szavazólapok az elnök által adandók ki és az egyesület pecsétjével látatottak el. Más szavazólapmal való szavazás érvénytelen. Ugyancsak az elnök adja ki az egyforma borítékot, amely átlátszó nem lehet. Ha valamelyik szavazólapon foglaltak tekintetében kétely merült fel, abban a szavazatszedő küldöttség megegyezni nem tud, a szavazólap érvénytelennek tekintendő.

17.§.

- 1./ A közgyűlés hatásköre általában az egyesület minden ügyére kiterjed. A legfőbb rendelkező, határozó, ellenőrző jog a közgyűlésé. A közgyűlésé.
- 2./ A közgyűlés tárgyai:
- a./ Tárgyalja a tisztikar évi jelentését,
 - b./ Választja a tisztikar választandó tagjait,
 - c./ Választja a tiszteletbeli és alapító tagokat,
 - d./ Tárgyalja a költségvetést és számszerűsítést, a felelős számadók részére a felmentvényt megadja. Általában végső fokon intézi az egyesület vagyoni kérdéseit.
 - e./ A fontosabb szerződéseket, különösen egyesületi vagyoni állagot érintő jogügyleteket elhatározza és jóváhagyja.
 - f./ A választmány megfellebbezett határozatával felülvizsgálja.
 - g./ A javaslatokat és a kellő időben benyújtott indítványokat letárgyalja.
 - h./ Határozza az alapszabályok módosítása, más egyesülettel való egyesülése, feloszlás tárgyában. Feloszlás esetén az egyesület vagyona az adományozás szerint a RMST. társulatot, vagy a Magyar Cserkészszervezetet illeti meg, amely azt csak rendeltetés szerinti célra használhatja fel.
- 3./ A közgyűlésről jegyzőkönyvet kell felvenni. A jegyzőkönyvnek a gyűlés lényeges mozzanatait kell tartalmaznia, a közgyűlésen

. / .

- 5 -

résztvett közgyűlési tagok felsorolásával. A jegyzőkönyvet az elnök által kijelölt tag vezeti és az elnökön és a jegyzőkönyv vezetőn kívül a közgyűlés kezdetén az elnök által kijelölt a tag hitelesíti.

18.§.

A jegyzőkönyv 2 példányát a Magyar Cserkészszervezet országos parancsnokához 15 napon belül fel kell terjeszteni.

19.§.

Rendkívüli közgyűlést az elnök a közgyűlési tagok 1/5 része, vagy a választmány kivételére azonnal egybehívni köteles, de egybehívhatja saját elhatározásából is.

20.§.

- 1./ A választmány tagjai:
 - a./ tiszttakar tagjai,
 - b./ az egyesület működési területén működő igazolt cserkészcsapatok parancsnokai által választott összesen 3 kiküldött, valamint az illetékes katonai parancsnokság által a levéltár-szervezetéről kijelölt 2 megbízott.
- 2./ A választmány az egyesületi elnök meghívására szükség szerint, de legfeljebb egynegyedévenként tartja ülését. 5 tag kivánságára az elnök a választmányt összehívni köteles.
- 3./ A választmány határozatképes, ha a tagok fele jelen van. A határozatképeség megállapítását bármely tag kérheti.
- 4./ A határozatképtelenség esetében legfeljebb 5, legfeljebb 15 napra új választmányi gyűlés hívandó egybe, mely ugyanazon tárgyakról a megjelölt számúra való tekintet nélkül határoz. Rendkívüli választmányi gyűlést az elnök szükség esetén bármikor összehívhat.
- 5./ A választmány határozatait a kihirdetéstől, illetve közléstől számított 15 napon belül a közgyűléshez fellebbezhetők.
- 6./ A választmány tagjai az ülésekre a napirend közlésével, legfeljebb 5 nappal a gyűlés előtt írásban meghívandók.
- 7./ A választmány határozatait egyszerű szótöbbséggel hozza. Szavazategyenlőség esetén az elnök dönt. A szavazás nyílt. 3 jelenlévő tag kivánságára titkos szavazás rendelhető el, de elrendelheti az elnök saját elhatározásából is.
- 8./ A választmány üléséről jegyzőkönyvet kell vezetni, amely a jelen alapszabály 17.§. 3. bekezdésében meghatározott módon szerkesztendő és hitelesítendő.

21.§.

- 1./ A választmány a közgyűlések között, mint az egyesületnek legfőbb rendelkező határozó és ellenőrző szerve működik és így hivatalban van a munka folytonosságát biztosítani.
- 2./ Hatáskörébe tartozik a döntés minden olyan ügyben, amely a jelen alapszabály szerint sem a közgyűlés, sem a tiszttakar egyes tagjainak hatáskörébe nem tartozik.

. / .

- 6 -

22.§.

Számvevőbizottság.

- 1./ A számvevőbizottság 3 tagját és 2 póttagját a közgyűlés választja ~~1997~~ évre. A tagok közül az időre elnököt választanak.
- 2./ A bizottság munkája az egyesület vagyonkezelés ellenőrzésének minden részletére kiterjed, főfeladata azonban megvizsgálni, hogy a számadásokban feltüntetett kiadások okmányilag vannak-e igazolva, az utalványozások nem lépik-e túl az egyéni utalványozási jogot, és a költségvetés kereteit, vagy a választmány határozatain alapulnak-e.
- 3./ Megbízatásuk időtartama alatt a pénz- és vagyonkezelést bármikor megvizsgálhatják, a számadási év lejártával pedig az évi számadásról és az évi pénzügyi helyzetre vonatkozó okmányokat, naplót és egyéb iratokat részletesen megvizsgálni és vizsgálatuk eredményéről a közgyűlésnek írásban jelentést tenni tartoznak.
- 4./ Amennyiben évről-évre szabálytalanságot észlelnek, azt az elnöknek írásban bejelenteni kötelesek.
- 5./ A bizottság eljárásmódjára eredményeiről elnöke útján a közgyűlésnek jelentést tesz, s amennyiben a számadásokban kifogásolni valót nem talált, a számadásról és vagyonról helyességét minden tagjának aláírásával erősíti meg.
- 6./ A bizottság jelentését a közgyűlés tárgyalja, annak tudomásulvétele, illetve a felmentvény megadása felett szavazással határoz.
- 7./ A számvevőbizottság tagjai más tisztséget nem viselhetnek.

23.§.

A tiszttartó tagjai.

- 1./ elnök,
- 2./ társelnökök,
- 3./ ügyvezető elnök,
- 4./ titkár,
- 5./ műszaki vezető,
- 6./ ügyész,
- 7./ orvos,
- 8./ pénztárnok,
- 9./ pénztári ellenőr,
- 10./ leltáros,
- 11./ a repülőtér és hangár gondnok,
- 12./ vezető oktató,
- 13./ oktatók és segédoktatók,
- 14./ műhelyvezető.

24.§.

Az elnök: legfőbb irányítója az egyesület munkájának, elnöke a közgyűlésnek és választmányának. Gondoskodik arról, hogy az egyesület működése a Magyar Cserkészszövetségen előírtaknak és szabályzatoknak megfelelően; működését a Magyar Cserkészszövetség illetékes szervei ellenőrzik és irányítják. Képviseli az egyesületet a Magyar Cserkészszövetségnél, a m.kir. honvéd légierők parancsnokságánál, a Magyar Aero Szövetségnél és a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapnál, valamint az összes hatóságok előtt. Ellenőrzi a tiszttartó működését.

. / .

- 7 -

A költségvetés keretein belül utalványozási jog illeti meg. Végrehajtja a költségűlés és a választmány határozatait. Intézkedik mindazon ügyekben, amelyek a költségűlésnek, vagy választmánynak fenntartva nincsenek.

25.§.

- 1./ A társelnököket: az elnök helyettesítésével időnként megbízhatja, ezt a megbízatást azonban bármikor visszavonhatja.
- 2./ Legfeljebb 6 társelnök választható.

26.§.

Az ügyvezető elnök: az elnök állandó helyettese annak utasításai alapján vezeti az egyesületet és képviseli azt a töle vett megbízások alapján.

27.§.

A titkár: intézi az egyesület irodai ügyeit, az ügyvezető elnök utasításai alapján.

28.§.

Műszaki vezető: felelős a repülőgép felkészítésének előírások karbantartásáért és állapotáért. Felelős a gépekért és a repüléshez szükséges segédalkatrészekért. Minden műszaki vonatkozású ügy hozzá tartozik /gépek javításának ellenőrzése, azok javításának elrendelése, stb./ megrendelések azonban csak az elnök útján adhatók ki. A műhelyben a műhelyvezetővel szemben rendelkezési joga van. Ellenőrzi a hangfogóknak és a leltáros működését.

29.§.

Az ügyész: az egyesület jogi képviselője, az elnök jogi tanácsadója.

30.§.

A szakorvos: csak a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap által tartott tanfolyamon ilyennek elismert orvos lehet. Végzi a repüléssel kapcsolatos orvosi vizsgálatokat.

31.§.

- 1./ A pénztáros: intézi az egyesület gazdálkodását és pénzügyeit. A vagyonkezelésről okmányolt számadást, leltárt és nyilvántartást vezet. Évenként elkészíti az egyesület költségvetését, zárszámadását és vagyonmérleget.
- 2./ A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap által kiutalt összegek szabál szerű kezeléséért saját személyében vagyonilag felelős.

32.§.

Pénztári ellenőr: A pénztárnok működését ellenőrzi. Megvizsgálja hogy a zárszámadáson feltüntetett bevételek és kiadások okmányokkal igazoltak és rendeltetésszerűek-e.

33.§.

Leltáros: az egyesület ingó és ingatlan vagyonát kezeli és arról leltárt vezet. A leltárért anyagi felelősség terheli.

. / .

- 3 -

34.§.

A repülőtér és hangár gondnokai felelősség mellett kezeli a repülőtér létesítményeit és a hangárban lévő összes tárgyakat. Őrzi a hangár kulcsát.

35.§.

- 1./ A vezető-oktató: feladata a repülőtér vezetése, az oktatás és annak, valamint a repülőtérnek ellenőrzése. Nyilvántartja a növendékeket; vezeti az előírt naplókat és nyilvántartásokat.
- 2./ Vezető-oktató csak a honvéd légierők parancsnoksága által oktatási szakszolgálati igazolvánnyal ellátott rendes tag lehet.
- 3./ A vezető-oktatót az egyvezető elnök előterjesztésére az elnök nevezi ki.

36.§.

- 1./ Az oktatók és segédoktatók: a repülőtér vezetésében és az oktatásban a vezető-oktatóknak segédkeznek.
- 2./ Az elnök az egyvezető elnök előterjesztésére csak a honvéd légierők parancsnoksága által a szükséges szakszolgálati engedéllyel ellátott rendes tagok közül nevezi ki azokat.

37.§.

- 1./ A műhelyvezető: feladata a műhelyért és az abban épített, vagy javított gépekért. A munkákat a felsőbb sportteljesítmények rendelkezési és elvárásai szerint végzeteti. Általában végrehajtja a műszaki vezető utasításait, aki alá tartozik.
- 2./ A műhelyvezetőt az egyvezető elnök és a műszaki vezető együttes előterjesztésére az elnök nevezi ki.

38.§.

Az elnököt és a tiszteletbeli elnököt, valamint a tiszteletbeli elnököt 4 évre választja meg, kivéve a vezető-oktatót, az oktatókat, a segédoktatókat és a műhelyvezetőt, akiket az elnök visszavonásig tartózkodó érvénnyel nevezi ki.

IV. Záróhatározatok.

39.§.

Az egyesület megszűnése esetén, a kezelésében lévő és tulajdonát képező ingó és ingatlan vagyon a M.39. társulatra száll vissza.

40.§.

Minden más, a jelen alapszabályban nem szabályozott ügyben a Magyar Cserkészszövetség "Szervezeti és Működési Szabályzata" mérve adó.

Tárgyalta és elfogadta az "Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők" 1943. évi március hó 24-én tartott alapszabályt tárgyaló közgyűlésében.

Beér Antal
előd

Leabó Gyula
Márton László

hitelesítők

György István
közgyűlési elnök

Csike Viktor
közgyűlési jegyző

11

J e g y z ő k ö n y v .



Felvételre Ózdon 1943. márc. 24-én az ezidőig a 248. sz. Vas cserkészcsapat repülő osztályaként működő ózdi cserkészrepülők általalakuló és alapszabályelfogadó közgyűlésén.

Jelen vannak: az ózdi cserkészrepülők eddigi vezetői, az érdekelte cserkészcsapatok képviselői, több érdeklődő és cserkészrepülőtag.

Gergely István főmérnök, a cserkészrepülő csoport eddigi elnöke
Benedek Béla társ.főtanító járási cserkészparancsnok
Óvári Antal mérnök, a cserkészrepülők eddigi vezetője
Szabó Sándor társ.tanító, a 248. Vas cserkészcsapat parancsnoka
Vadász Zoltán társ.tanító, cserkésztiszt
Ochornýr Ferenc cserkésztiszt a 22. sz. sz. rónaföldi
Dr. Döbörögi András társ. orvos
Kovács Sándor mérnök, a MOVTEK alelnöke
Makra Pál mű.tisztviselő, levante főoktató
ifj. Huszthy Mihály mérnök, cserkészrepülő
Miklós László felvigyázó, a cserkészrepülők eddigi oktatója
Farkas Ferenc cserkészrepülő
Kémeth József asztalos
Cséke Viktor cserkészrepülő.

Tárgy.

1./ Gergely István főmérnök a Cserkészrepülők eddigi elnöke megnyitja a közgyűlést, üdvözlő a megjelenteket a a jegyzőkönyv vezetőjére felkéri Cséke Viktor cserkészrepülőt, hitelesítőre pedig Szabó Sándor és Makra Pál urakat.

Ismerteti a Cserkészrepülők eddigi munkáját. Különösen a közelmúltban történt nagyobb eredményű munkát. Össz. óta nagyobb szabású szervező munkát végeztünk, ennek célja az volt, hogy a repülő munka a korszerű követelményeknek megfelelően lendülethez jusszon. A helyzet azt kívánta, hogy a repülés támogatására a Tiszti Kaszinót is megnyerjünk: ezzel a tanultemberek köréből iparkodtunk tagokat és pártfogókat nyerni. Továbbmenőleg arra iparkodtunk, hogy Ózdi és vidéke intézményeinek, minden szőpre és nemcsak munkára hajlamos fiataloknak érdeklődését és támogatását megnyerjük. Szerencsénk volt, hogy a régi vezetőség felkészítéseként újabb munkaerőket sikerült megnyerni, akiknek közreműködése biztosítani fogja a sikert. Amidőn az eddigi végzett eredményes munkáért az érdekelte vezetőknek és tagoknak köszönetet mond, kéri őket, hogy az átalakulás alatt álló Cserkész-Repülők munkáját továbbra is vezetni és támogatni szívesek legyenek.

Tudomásul szolgáti.

2./ Óvári Antal mérnök, a repülőcserkészcsapata eddigi tényleges vezetője ismerteti az Országos Cserkészparancsnokság rendelkezését. Eszerint a Cserkész-Repülők szentül külön egyesületben, megfelelő és jóváhagyásra váró alapszabály mellett fognak dolgozni. Az egyesület vezetősége, választmányja levante kiküldöttekkel kibővíti, mégpedig olyan arányban, amint az egyes telep és falvak levante-iffjusága bekapcsolódik a repülőmunkába. Felolvassa az új alapszabály, amelyet hozzájárulások után a jelenvoltak egyhangúlag elfogadnak. Ezen alap-

. / .

12

- 2 -

szabály eredeti példánya a jegyzőkönyvhöz van csatolva.

Tudomásul szolgál.

3./ Gergely István főmérnök és Benedek Béla társ. tanító indítványára a közgyűlés az alábbi határozatokat fogadja el:

a./ A Cserkész-Repülők szervezési és eddigi munkájának vezetőiről, az érdekek elismeréséről a legközelebbi közgyűlésen történik megállapítás és döntés.

b./ Tekintettel arra, hogy az ózdi repülést 1932-ben a Cserkész-Repülők alakították meg, az új egyesület címében megtartja a Cserkész-Repülők nevet. Az egyesület új neve: "Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők."

c./ Az egyesület működési területe: Az ózdi közigazgatási járás és az ózdi vasgyár és bányák munkáltató területe.

4./ A közgyűlés egyhangúlag az alábbi tisztikart választja meg:

Elnök: Quirin József igazgató,
Társelnök: Gergely István főmérnök,
Egyvezető alelnök: Óvári Antal mérnök,
Titkár: Cseke Viktor,
Műszaki vezető: Makra Pál mű. tisztviselő,
Orvos: Dr. Dörögli András társ. orvos,
Segész: Dr. Solósz László szűrtiszt,
Pénztáros: Barczy Mátys mérnök,
Pénztári ellenőr: ifj. Huszthy Mihály mérnök,
Leltáros: Bencaik János mű. tisztviselő,
Repülőtér és hangárgondnok: Farkas Ferenc.

Számvetésgőzölő bizottsági tagok: Frohmann Tivadar, Marosujvári Gyula, Rukwold János.

Pótagok: Orosz László, Valkó Dezső.

5./ Az úv. alelnök előterjesztésére az elnök Miklós László urat oktatóvá, Hémet József urat pedig műhelyvezetővé nevezte ki.

6./ Kovács Sándor mérnök, a MOVEX ú.v. alelnöke, a helybeli legnagyobb sportegyesület képviselője szólalt fel és a repülőgép- és egyéb tárgyak eladását kívánt a testvéregyesületnek.

Több tárggy nem lévén a közgyűlést az elnök bezárja.

Ózd, 1943. március hó 24-én.

Marosujvári Gyula
Marosujvári Gyula
hitelesítősk.

Gergely István
Közgyűlési elnök.

Cseke Viktor
jegyzőkönyv vezető. 13

222.117/1943

-----szám.

VII.b.

Iátta a n.kir.bellügyminiszter az alábbi módosító, illetve kiegészítő meg-
jegyzésekkel:

1./ Az alapszabályok módosítása, más egyesülettel való egyesülés elhatározása, feloszlás és ez esetben a vagyon hova-
fordítása tárgyában hozott /a tagsági díjak és segélyek stb.
megállapítására vonatkozó / közgyűlési határozatokat - fogantatosi-
tásuk előtt jóváhagyás végett - a n.kir.bellügyminiszterhez fel-
kell terjeszteni.

2./ A házipénztárban tartható, a választmány és az elnök
által kiutalható összeg legfeljebb határát a közgyűlés köteles
megállapítani.

3./ A pénztári ellenőr a pénzkezelésért a pénztárossal
együtt anyagilag egyetemlegesen felelős.

4./ Az alapszabályok 16. és 22.§-aiban levő javítások,
törlések és beírások hivatalos tollal történtek.

5./ Az alapszabályok utolsó szakaszaként a következő
szöveget kell felvenni:

Azokban az esetekben, ha az egyesület az alapszabályok-
ban előírt célját és eljárását be nem tartja, hatáskörét túl-
lépi, államellenes működést fejt ki, a közbiztonság és köz-
rend ellen súlyos vétséget követ el, vagy a tagok vagyoni
érdekeit veszélyezteti, a n.kir.bellügyminiszter ellene vizs-
gálatot rendelhet el, működését felfüggesztheti és végleg fel-
is oszlathatja.

Budapest, 1944. évi április hó 19.-én.

A miniszter rendeletéből:



Főosztályvezető.

Repülőszervezetek változásai

Név	Rövidítés	Megalakulás	Megalakítók	Terület
Magyar Aero Club	MAC	1902	Konkoly-Thege Miklós, Ifj. Tolnai Lajos, Neuschloss Ferenc	léggömbsport
Magyar Aero Szövetség	MAeSZ	1912. 01.	MAC	repülés
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1946.10.24	Több különféle repülőszervezet	repülés

A FAI szervezetében a bejegyzés mindig Magyar Repülő Szövetség!!!

Név- és tárgymutató

”

„A” vizsga, 72, 110, 120, 175, 176
 „B” vizsga, 111
 „C” vizsga, 98, 111, 128, 176
 „Czuwaj”, 94
 „Csaba”, 150
 „delfinezés”, 22
 „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap”, 112
 „rejtett” légierők, 12
 „Somsály”, 76, 94, 147, 173, 176
 „Szikra”, 173
 „T” vízszintes vezérsík, 9
 „Vas” cserkészrepülő, 76
 „vörös négyszög”, 4

1

103. RMST cserkészcsapat, 58
 1933. Gödöllő, 44
 1944. október 31, 139

2

22. számú „Vas” Cserkészcsapat, 60
 22. számú Vas Cserkészcsapat, 64
 22. számú, Vas cserkészcsapat, 59
 248. "Vas" cserkészcsapat, 69, 80, 149
 248. "Vas" fiú cserkészcsapat, 68, 88, 146, 153
 248. „Vas” cserkészcsapat, 58, 59
 248. sz. Vas cserkészcsapat, 65
 248. számú "Vas" cserkészcsapat, 66

7

750. számú Nagy Lajos király cserkészcsapat, 96
 757. sz. Szemere Bertalan cserkészcsapat, 64

A,Á

A - 0701, 173
 A-0701, 71, 147, 175
 A-0702, 71, 147, 175
 A-0703, 94, 147, 175, 176
 Aero Ever, 115, 121, 156, 157, 158, 162, 163, 167
 Aero Ever Kft, 115, 134, 156, 162
 Aero Szövetség, 37, 83, 126, 177, 178
 Aeronautical Institute, 10
 Akasztó hegy, 125
 Alagi Központi Kísérleti Üzem, 158
 alapfokú, kiképző vitorlázógép, 162
 Alexander Lippisch, 68, 79, 80, 144, 148
 Algyő, 136
 állatkert, 32
 Almási László, 156
 Almásy László, 13, 14
 amerikai vadászgépek, 139
 An-2, 4

Anina, 26
 Antoine de Saint-Exupéry, 143
 Araczký György, 60
 aranykoszorú, 168
 Ausztria-Magyarország, 28
 Avia-info, 121, 122, 147, 150, 161, 166

B

B-0701, 80, 81, 82, 175
 B-1802, 83, 84
 Babós Sándor, 127, 128, 137, 178
 Babus Elemér, 128, 137
 Babus Sándor, 110, 137
 Bacsa István, 115
 Baden Powell, 49
 Baden-Powell, 40, 41, 46
 Bakó György, 65
 Balázs Gábor, 110, 137
 Bánhidi Antal, 14, 15, 84
 Bánréve, 4, 25, 28, 32, 65, 72, 81, 85, 87, 94, 130, 139, 150, 154
 Bánréve - Sajórecske, 139
 bánrévei repülőter, 32, 115
 Bánréve-Vízmű megállóhely, 32
 Bánszállás, 129, 178, 179
 Bárczi Béla, 128, 137
 Bárczi János, 76
 Bárczi László, 128, 137
 Bartha Károly, 194
 Básti József, 17, 60, 63, 67, 68, 72, 79, 81, 85, 86, 87, 89, 94, 95, 97, 98, 110, 117, 118, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 135, 136, 137, 139, 150, 154, 177, 180
 Básti Sándor, 128, 137
 Básti Simon, 110, 137
 Béke-kert, 32
 Békéscsaba, 21
 Bély Alajos, 116
 Bencsik József, 128, 137
 Beniczky Lajos, 141
 Berlin, 86
 Bernard Mátyás, 70, 79, 149
 Bernárd Mátyás, 20
 Bessemer, 26
 Bezmiechowa, 102, 104
 Bi-Pi, 40, 46, 50
 Bisics Tibor, 53
 Blériot-monoplán, 37
 Bogdanovics Kálmán, 116
 Bokody J – Ormai J, 56
 Bokody József, 57
 Bollmann Béla, 123, 178
 Borsod Megyei Repülőklub, 60
 Borsodi Géza, 128, 137
 Borsodi István, 110, 128, 137
 Borsod-megye Modellező Szakkör, 111
 Borsos, 4
 Bretán József, 95, 128, 130, 135, 137, 179

Budaörs, 115, 116
 Budaörsi repülőtér avatója, 94
 Budaörsi-repülőtér, 67
 Budapest, 20, 21, 22, 36, 37, 48, 56, 57, 58, 67, 69, 79,
 80, 88, 89, 93, 106, 109, 122, 145, 146, 149, 153, 177,
 182, 194
 Budapesti Nemzetközi Vásár, 156
 Buick személygépkocsi, 178
 BUICK személygépkocsi, 125
 Buris Jenő, 95, 110, 137
 Bükk-Mátra vidéki Aero Club, 69, 147
 B-vizsga, 168

C

C-0701, 94, 95, 155, 173, 176
 Chile, 9, 47
 Cimbora, 111, 121, 134
 Costa Rica, 9
 C-Pilis, 171
 Czajka, 55, 100, 103, 104
 Cékus Erzsébet, 158
 Czuczor Miklós, 67, 72, 110, 128, 130, 131, 132, 135,
 137, 179

Cs

Csaba, 81, 82, 114, 173, 175
 Csanádi – Nagyvárad – Winkler, 93, 123
 Csanádi-Nagyvárad-Winkler, 21, 22, 37
 Cseke Viktor, 95, 110, 128, 135, 137
 cserkész, 5, 13, 14, 22, 40, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55,
 56, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 70, 83, 86, 98, 105, 106,
 124, 131
 cserkész jamboree, 22, 83
 Cserkész Szövetség, 45, 63
 cserkészcsapat, 40, 42, 45, 48, 52, 60, 62, 69, 70, 80, 88,
 146, 147, 149, 153, 175, 176, 177, 179, 180
 cserkészlet fiúknak, 40
 Cserkészlilium, 40
 cserkészmozgalom, 25
 Cserkészotthon, 88
 cserkészrepülés, 2, 5, 45, 49, 55, 58, 67, 83, 110, 133,
 134, 143, 174
 cserkészrepülő, 5, 16, 20, 51, 58, 71, 78, 80, 93, 94, 99,
 106, 109, 118, 119, 120, 121, 122, 130, 131, 132, 177,
 178, 179
 Cserkészrepülő, 55, 176
 Cserkészrepülő felvarró, 106
 Cserkészrepülő jelvény, 56
 Cserkészrepülő tábor, 79
 cserkészrepülő, 13, 51, 53, 54, 58, 66, 74, 83, 86, 88,
 103, 104, 153
 Csermely Károly, 156
 Csicsery-Rónay István, 188
 Csoll Tibor, 110, 128, 137
 csónakház, 32
 Csonka Ferenc, 58
 csörlés, 4
 csörlő, 75, 111, 129
 csörlőberendezés, 4
 csörlőrendszerű kiképzés, 125

D

Daidalos és Ikarosz, 9, 10
 Danuvia Rt, 156
 Daubner István, 98
 Deák Jenő, 110, 137
 Debrecen, 92, 186
 dél-amerikai indiánok, 9
 delfinezés, 12, 86, 123
 Derenkó József, 128, 137
 Diósgyőr, 26, 32, 33, 57
 diósgyőri MÁVAG, 13
 Dongó, 145
 Dr Ember Sándor, 92, 187
 Dr Széll Endre, 176
 Dr. Blasszauer Róbert, 116
 Dr. Brusznay Árpád, 58
 dr. Finály István, 29
 dr. Melocco János, 57
 Dr. Széll Endre, 97
 Drevota László, 72, 137
 Dunajec, 104, 105
 Dunaújváros, 33

E,É

Edmund Schneider, 151, 152
 Egyiptomi Repülő Klub, 156
 ejtőernyő, 4, 5
 ejtőernyős, 76
 Ejtőernyős szakág, 43
 ejtőernyősök, 4
 Éles Jenő, 69, 76, 85, 86, 137, 147, 175
 Éliás József, 98
 EMESE B, 156
 Endre László, 53
 Endresz György, 15
 Érd, 122, 178
 Esztergom, 57, 69, 80, 146, 149, 156, 162
 EWD-8., 103
 ezüstkoszorú, 22, 168

F

FAI, 21, 37, 123, 207
 Falke, 67
 Faragó F. Gyula, 71
 Faragó F. Gyula, 67, 68, 70, 175, 176
 Faragó Gyula, 68
 Farkas Béla, 53
 Farkas Ferenc, 44, 64, 86, 128, 129, 134, 137, 178
 Farkas István, 128, 137
 Farkashegy, 17, 20, 80, 97, 149
 farkaslyuki bánya, 27
 Farkaslyuki strandfürdő, 27
 Fejes István, 60
 Fekete Gábor, 126
 Fekete János, 110, 138
 Felsőszilécia, 100
 Fináczy Ernő, 41
 Finály Lajos, 29
 földarabos, 157, 162

Földesi Tibor, 58
 Fritz Stamer, 68, 79, 80, 144, 148
 Fulda, 12
 függőleges vezérsík, 9
 Füsti László, 72, 138

G

Gajdos Aladár, 128, 138
 gépek, 4, 10, 11, 12, 16, 23, 37, 38, 52, 67, 69, 70, 71, 72, 74, 78, 79, 80, 83, 88, 92, 93, 94, 100, 103, 121, 125, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 153, 155, 172, 175, 186, 187, 188, 191, 192
 Gerle 13, 50
 Gerle-13, 84
 Gibás Andor, 82
 Gice-Lice, 129
 Gliders in Hungary, 144, 148, 151, 152, 154, 157, 158
 GLIDERS IN HUNGARY, 69, 80, 88, 98, 146, 149, 153
 Golesow, 103
 Goleszow, 99, 102, 107
 Google, 36, 73, 78
 Góra Tadeus, 105
 Gö-1-Wolf, 88, 153
 Gödöllő, 22, 45, 47, 48, 50, 54, 57, 64, 83, 156
 Gödöllői Jamboree Emléktábor, 47
 gödöllői repülőtér, 50
 Gödönyi Ottó, 110, 138
 Gömbös Gyula, 46
 Gömöri Vasművelő Egyesület, 26
 Göppingen rendszerű zuhanóféklap, 167
 Grubert János, 115
 Grunau, 88, 96, 106, 151, 152, 153, 176
 Grunau Baby, 87, 88, 95, 96, 97, 98, 100, 106, 120, 121, 130, 141, 151, 152, 153, 154, 155, 176, 178, 179
 Grunau Baby-IIA, 87, 88, 153
 Grunau Baby-IIb, 153
 Grunau Babyv, 127
 Grunau-Baby, 88, 95, 129, 155
 Grunau-Baby II.a, 173
 Grüne Post, 67
 gumikötél, 75, 84, 85, 103
 Gumiköteles indítás, 84

Gy

gyakorló vitorlázó repülőgép, 167
 gyakorlógép, 71, 79, 80, 156
 gyári kórház, 28
 Gyimesi Szilárd, 57
 Gyöngyös, 20, 21, 69, 80, 84, 88, 146, 149, 153
 Gyöngyös33, 67
 Győr, 21
 Gyürky Gyula, 27

H

HA – 1072, 166
 HA – 3040, 130, 171
 HA-1072, 119, 173, 177
 HA-1073, 118, 119, 166, 173, 177
 HA-2039, 119, 126, 132, 161, 173, 177, 179

HA-3010, 94, 96, 155, 176
 HA-3040, 131, 173, 179
 halálos baleset, 135
 HA-MAC, 122
 HA-MAK, 122
 Hampton lord, 52
 hangár, 4, 5, 72, 74, 75, 78, 85, 86, 125, 167, 175, 179
 hangárajtó, 4
 hangármester, 20, 128
 Hangwind, 67
 Hängwind, 21
 Harbour Grace, 15
 Hármashatárhegy, 12, 98, 106, 164, 176, 177
 Hármashatár-hegy, 57
 Hármashatár-hegy, 116
 Hármashatár-hegy, 117
 Harmath Izabella, 158
 Háromnézeti rajz, 159
 háromszög, 105
 Hárshegyi Cserkészpark, 57
 Hány László, 136
 Havasi Zoltán, 60
 Hayer László, 58, 70
 HD-22, 121, 122, 178
 Heffty Frigyes, 53
 Hefty Frigyes, 20, 53, 54, 70, 72, 126, 167, 175, 177
 Helsinki olimpia, 123
 Hercsik László, 73, 138
 hetedik megalakult egyesület, 82
 HÉV, 28
 Hirth, 88, 153, 167
 Hitler, 47, 99
 Hlavács László, 73, 128, 138
 HMNRA, 23, 113, 115, 116, 121, 133, 135, 136, 139, 177, 179, 180
 Hol's der Teufel, 20, 79, 81, 83, 84, 88, 120, 141, 149, 150, 173, 175
 Holci, 79, 80, 82, 148, 149, 150
 Holló János, 73, 138
 Hollós Ferenc, 84
 Hols der Teufel, 67
 Hol's der Teufel, 21, 79, 80, 148, 149, 156
 Homonnai József, 178
 Homonnay József, 131
 honvédség, 56, 112, 189, 190, 191
 Horthy István, 3, 45, 114, 124, 178
 Horthy Miklós, 23, 44, 46, 48, 49, 62, 94, 102, 187, 191, 193
 Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, 112, 113, 115, 189, 190, 191
 Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap, 23, 92, 111, 113, 187
 Horthy Miklós Repülő Alap, 102
 Horváth Balázs, 122
 Horváth G., 128, 138
 Horváth-monoplán, 38
 Hosszú István, 20
 Hudák Ferenc, 126, 128, 138, 177
 hullám, 23
 Huszthy Mihály, 67, 72, 110, 115, 116, 117, 121, 128, 134, 138, 139, 177, 178, 180
 Hüse Károly, 5

I, Í

id. Rónaföldi Z, 83
 id. Rónaföldi Zoltán, 13
 Id. Rónaföldi Zoltán, 148
 id. Rubik Ernő, 14
 időmérés, 4
 Időtartam, 22, 176
 Ifj. Tolnai Lajos, 207
 ifj. Tolnay Lajos, 175
 Igazságot Magyarországnak!, 84
 Igazságot Magyarországnak!), 84
 IHNETOV, 116
 II. világháború, 10, 13, 37, 40, 44, 55, 99, 139
 Ikarus repülőiskola, 156
 Imre Sándor, 41
 iskola vitorlázógép, 94, 148, 155
 iskola-vitorlázógép, 156
 ISTUS, 12, 22, 88, 153
 ISTUS konferencia, 22
 Istvántelki Főműhely, 21

J

JAMBOREE, 55, 63, 64
 Janka Zoltán, 156
 Jelenia Gora, 152
 Jenicsek Tibor, 110, 138
 Jereb G, 156, 159, 162, 167, 169
 Jereb Gábor, 158
 Jeszenák László, 81, 97
 Jó szerencsét, 96
 Józsa László, 72, 138
 Juhász János, 128, 135, 138
 Jurinyi Béla, 98
 Justice for Hungary, 15

K

kabin, 9
 Kádár Elek, 70
 Kálkápólna, 54
 Kálmán Tibor, 99, 106
 Kaposvár, 20, 21, 57
 Karácsony Sándor, 45, 46
 Karakán, 22, 52, 53, 54, 67, 84, 86, 141, 142
 Karakánt, 22, 53
 Kardos Béla, 65
 Kassa, 62, 105, 129
 katapultszerű kifutók, 103
 Katona Tamás, 64
 Kegel Flugzeugbau Kassel, 145
 Kerékgyártó Mihály, 62, 63
 kétkormányos, 111, 157, 168
 Kevély, 134, 141, 142
 Kézi csörlő, 133
 Kiel, 86
 kiképzés, 87, 175, 177
 kiképzési szabályzat, 111
 Kimutatás, 1942. augusztus 25, 127
 kisbarnaki Farkas Ferenc, 44, 45
 Klemm, 53

Kolumbia, 9
 Koma, 32
 Komar, 55, 100, 104, 105, 108
 Komár, 105
 Komar-bis, 104
 Komjáthy Antal, 128, 138
 Konkoly-Thege Miklós, 207
 kopjafa, 60
 Kóródi Katona János, 89, 182
 Kóródi Miklós, 128, 138
 Kőalja, 125
 Kökény Béla, 96, 115, 116
 Köntös László, 95, 110, 128, 138
 kötélvisszahúzó, 4
 Kranich, 122, 141, 142
 Krokavec János, 64
 kronológia, 63, 174
 Kun Kálmán, 67, 68, 72, 128, 129, 138, 175, 178
 Külföldi Magyar Cserkészszövetség, 47
 Kvasz András, 37

L

L.O.P.P., 99
 La Manche, 37
 lajstromjelzés, 155
 Lányi Antal, 37
 Lázár Andor dr, 52
 Légi események Bánréve légterében 1944. október.
 Amerikai vadászgépek alacsony támadása 1944.
 október 21, 139
 Légi események Bánréve légterében 1944. október.
 Bánréve bombázása 1944. október 31, 139
 légi haderő, 112, 185, 189
 Legjobb siklószám, 161, 166
 légügyi hatóság, 21
 Légügyi Hivatal, 21, 70, 87, 112, 153, 162, 189
 Légvédelmi Liga, 102, 112, 189
 lejtővitorlázás, 79, 149, 152
 Lendvály Csaba dr, 73
 lengyel-magyar repülő tábor, 98, 105, 106
 Lengyelország, 98, 101, 105, 106, 134, 152
 lenini komszomol, 47
 Leonardo da Vinci, 10, 19, 35
 leszállójel, 4
 levente ejtőernyős, 177
 Liha Bertalan, 70
 Lilienthal, 11, 105
 Lilienthal díj, 105
 Lingel, 145, 146
 Lingel bútorgyár, 167
 Lingel Bútorgyár, 20, 69, 145, 146
 Lingel Károly és Fiai Bútorgyára, 145
 Lipovszky Gyula, 115
 Litvay Ottó, 64
 liverpooli egyetem, 9
 Lockheed Sirius, 15
 LOPP, 100, 102, 103, 104
 LÜH, 21, 87, 152

M

M22, 141, 142
 MAC, 36, 37, 122, 175, 207
 MADISZ, 58, 60
 MAeSz, 21, 156, 157
 Magasság, 22
 Magyar Aero Club, 36, 207
 Magyar Aero Szövetség, 17, 21, 70, 72, 92, 134, 184, 187, 193, 207
 Magyar Aero-Szövetség, 184
 Magyar Cserkész, 46, 47, 48, 49, 63, 64, 86
 Magyar Cserkész Szövetség, 46, 47, 63, 64, 98, 106, 109
 magyar cserkészek, 46, 47, 50, 55, 56, 101
 Magyar Cserkészfiúk Szövetsége, 64
 Magyar Cserkészrepülők, 70
 MAGYAR CSERKÉSZSZÖVETSÉG, 55
 Magyar Cserkészvezetők Könyve, 42
 Magyar Jövő, 70, 147
 Magyar Királyi Államvasutak, 13, 88, 153
 Magyar Királyi Fémipari Középiskola, 148
 Magyar Posta, 114
 Magyar Repülő Szövetség, 207
 Magyar Repülőgépjavitó Üzem,, 87, 88, 153
 Magyar Sándor, 15
 Magyar Szárnyak, 54, 84, 85, 106, 116
 Magyar Véderő Egyesület, 42
 Major Béla, 95, 110, 129, 138
 Makra Pál, 72, 88, 110, 128, 138, 175
 Manchester, 9
 Mandl Ernő, 86
 Marosújvári Gyula, 119, 177
 Marosujváry Gyula, 98, 118
 Marschalkó Béla, 29
 Martin, 26
 Mátészalka, 21
 Matók Leó, 57
 Mauks László, 110
 Mauks Miklós, 138
 MÁV, 15, 20, 21, 28, 183
 MÁVAERO, 20, 21, 88, 153
 Max Kegel, 145
 Meise, 123, 134, 141, 142
 Mérai Horváth Róbert, 141
 Méray Horváth Róbert, 121, 122, 124, 178
 Méray-Horváth Róbert, 139
 Meteor, 36, 70, 147, 173, 175
 MHSZ, 16
 Miklós László, 67, 72, 73, 97, 98, 106, 108, 109, 116, 121, 122, 126, 128, 131, 134, 138, 175, 176, 177, 178, 179
 Miklós Lászlót, 98
 Miskolc, 21, 42, 57, 62, 69, 80, 83, 84, 92, 147, 149, 186
 miskolci Fa- és Fémipari középiskola, 83, 148
 miskolci Fa- és Fémipari Középiskolában, 13
 miskolci sportrepülés, 38, 99, 111
 MISZLAY ZSOLT, 15
 Mitter, 76, 94, 96, 98, 120, 156
 Mitter Imre, 76, 94, 98, 120
 Mitter Lajos, 134, 156
 modellező szakkör, 32
 Mohos Ferenc, 72, 138, 175
 Mokri Gyula, 128, 138

Molnár (Hardi) Árpád, 80, 149
 Mórász Béla, 68, 71, 72, 128, 138, 175, 178
 Morvay Győző, 63
 motoros sportrepülés, 184
 motoros vontatógép, 4
 MOVE, 42, 91, 145, 185
 MOVERO, 20, 21, 69, 79, 80, 88, 145, 146, 147, 149, 153
 MOVERO Gyöngyös, 153
 MSrE, 69, 74, 121, 122, 146, 178
 Mussolini, 47
 Műgyetem Sportrepülő Egyesület, 51
 Műgyetemi Sportrepülő Egyesület, 69, 83, 146, 184
 Müller Imre, 115

N

Nádi, 15, 73
 Nagy László, 110, 138
 Nagy Mihály, 128
 Nagy Mihály László, 95, 138
 Nagy Sándor, 56
 Nagy Vezér, 56
 Nagyamerika, 28
 Náhlik Béla, 29
 Nemere, 22, 86, 122, 123, 124, 141, 142
 Németh József, 68, 81, 97, 134, 175, 176, 177
 Nemzeti Parasztpárt, 55
 Nemzeti Repülőalap, 92, 121
 Nemzeti Újság, 51
 Népi Ifjúsági Szövetség, 55
 Neuschloss Ferenc, 207
 New York, 10
 Noszvay István, 106
 Nowy-Sacz, 104
 növendék, 101, 102, 103, 110, 111, 144
 Növendék, 68, 144

Ny

Nyíregyháza, 57
 Nyulász Jenő, 81, 97

O,Ó

Ókori találmányok, 9, 10
 oktatásvezető, 128
 oktató, 11, 20, 62, 71, 72, 104, 110, 111, 112, 115, 128, 162, 189
 oktatói utasítások, 5
 ÓKÜ, 33
 Olaszország, 47, 112, 189
 olimpia, 22, 86
 Olvasó Egylet, 28, 29
 OMRE, 158
 Orlik, 104
 Orlik-bis, 104
 Országos Levéltár, 133
 Óvári Antal, 98, 110, 119, 128, 138, 177
 Óvári L, 178
 Ózd, 5, 13, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 38, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 78, 80, 81, 85, 86, 87, 88, 89, 94, 95, 97, 109, 117, 120, 122, 125,

129, 131, 133, 139, 146, 147, 149, 150, 153, 154, 155,
175, 176, 177, 179, 180
ózdai cserkész, 62
ózdai cserkészek, 49, 52
Ózdi cserkészek énekszámai, 51
ózdai cserkészrepülés, 172
ózdai cserkészrepülő, 69, 78, 93, 94, 96, 133
Ózdi cserkészrepülő, 59
ózdai gyár, 25
Ózdi Kohászati Üzemek, 33
ózdai sportrepülés, 40, 58
Ózdi Vasgyári Cserkészrepülő, 58, 133, 134
Ózdi Vasgyári Cserkészrepülő Alapszabályai, 133
Ózd-Nádasd, 28

Ö,Ő

Ördög vigye, 148
öregcserkész, 54, 63
Öregcserkész találkozó, 61

P

Pallagi András, 116, 138
Papp Antal, 44
Papp Imre, 110, 138
Papp János, 110, 138
Paraszt Párt, 55
Pécs, 21, 92, 186
Peter Kronfeld, 20
Pétery Miklós, 61, 62, 63
Petri Pál, 53
Pettendy János, 139
Pilis, 115, 121, 130, 131, 134, 167, 168, 169, 170
Pilis C, 141
Pilis-C, 173
pilóta, 11, 20, 37, 38, 51, 62, 68, 70, 84, 93, 101, 103,
104, 114, 115, 144, 145, 151, 153, 188
Pintér, 115
Platthy Árpád, 74
Po-2, 4
Pogonyi puszta, 125
Pógyor István, 58
Polski-Irwing-féle hát-ejtőernyő, 105
postajárat, 51
Potya, 83, 148
Prodám Guidó, 37
Professor, 21, 67, 141, 142
Prüfling, 21, 67

R

R – 07a, 162
R – 07b, 156
R-07a, 145, 157, 162
R-07b, 79, 145, 149, 157, 162
R-08a, 167
R-08b, 167
R-08c, 167, 168
R-08d, 167
Raczkó Lajos, 73
rakétapisztoly, 4

Rákosi, 55, 56
Rákosi Mátyás, 55
Rákossy György dr, 52
Reiter-monoplán, 38
repülő modellezés, 97
Repülőalap, 114, 187
repülőbaleset, 177, 178, 179
repülőcserkész, 12
repülőgép kabin, 4
repülőgépek, 4, 10, 62, 74, 83, 90, 114, 134, 158, 159,
162, 183, 184
repülőmodell verseny, 177
repülőmodellezés, 176
Repülőmodellezés, 176
repülőnap, 84
repülőoktató, 60, 99
Repülés Szakág, 43
Repülőtábor, 176, 179
repülőtér, 4, 5, 16, 32, 37, 52, 54, 57, 70, 72, 74, 78, 79,
81, 84, 89, 94, 115, 125, 134, 150, 179, 182, 184
repülőüzem, 4, 107
Resica, 26
Rhönadler, 141, 142
Rhönadler, 94
Rhön-hegység, 12, 67
Riegl Béla, 54
RIMA, 25, 27, 76, 89, 139
Rima- Murány – Salgótarján Vasmű Rt, 68
Rimamurány- Salgótarján Vasgyár Rt, 25
Rima-Murány Salgótarjáni Vasmű, 13
Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár, 69, 80, 146, 149
Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság, 26
Rimaszombat, 36, 38, 131, 132, 179
RMST, 13, 25, 26, 27, 28, 38, 52, 58, 68, 69, 78, 81, 89,
120, 130, 133, 175, 176, 179
RMST Vasmű Rt, 27
Robert Kronfeld, 52
Rombauer Tivadar, 26
Rónaföldi Z, 139
Rónaföldi Zoltán, 2, 65
Roob József, 70
Rotter, 12, 14, 22, 86, 156
Rotter Lajos, 12, 14, 20, 22, 52, 53, 54, 84, 86, 122, 123,
124, 141, 156
Roznow, 105
Rozsnyó, 129, 179
Rubik, 14, 79, 114, 134, 145, 149, 156, 162, 167
Rubik Ernő, 14, 21, 74, 83, 114, 134, 156, 162, 167
Rubik R-07b, 125, 177, 179
RWD-13, 103
RZ, 58, 68, 167

S

S. G., 104
SACERO, 20, 21
Sajó, 4, 32, 38, 59
Sajó part, 32
Sajó parti – fürdő, 32
Sajókápolna, 13, 18, 52, 83, 96, 99, 115, 120, 177, 178
sajókápolnai repülőtér, 83, 84, 96, 98, 115, 116, 148, 177
Sajónémeti, 129, 135

Sajópart fürdő, 179
 Sajópart Vízmű, 179
 Sajó-parti fürdő, 32
 Sajópüspöki, 129, 130, 133, 135, 178, 179
 Sajóvárkony, 129
 Salamandra, 100, 102, 103, 104
 Sárospatak, 21
 Sárszegi Mihály, 119
 Sátoraljaújhely, 21
 Schleicher Poppenhausen, 145
 Scouting for boys, 40
 Sefcsik József, 69, 76, 85, 86, 138, 147, 175
 SG-28, 55
 Sík Sándor, 41, 42, 44, 45, 48
 siklógépe, 12, 51, 68, 70, 71, 94, 120, 144, 145, 155
 síkvidéki repülés, 23
 Simóné Avarosy Éva, 79, 88, 110, 111, 145, 146, 148, 153
 Simóné Avarosy Éva", 153
 Simóné Avarosy Éva., 146
 Sivák Sándor, 128, 138
 Skultéthy Gyula, 110, 138
 Slask, 102
 Soltész Bertalan, 96, 98, 115, 116
 Somsály, 69, 71, 147
 Somsály bányatelep, 76
 Sopron, 21, 57, 68, 69, 80, 146, 149
 Spectrum Tv, 10
 Spektrum Tv, 9
 sportrepülés, 13, 14, 16, 21, 52, 67, 70, 72, 74, 84, 91, 92, 112, 115, 116, 117, 145, 183, 186, 187, 189, 190
 sportrepülő, 63
 Sroka, 100, 104
 starthely, 4, 5
 Steff (Szilas) Tibor, 156
 Stholhoffer Béla, 73
 Stibán Jenő, 110
 Stalhoffer Béla, 138
 Stolte János, 141
 Stribán Jenő, 138
 Studzeni, 115
 Studzeni József, 96, 98, 115
 Sturman család, 25
 Stzója János, 128

Sz

Szabó Zoltán, 60
 szakkarai madár, 8
 Szalamandra, 103
 szállítókosci, 177
 számítógépes repülő szimulátor, 9
 szárny, 68, 144
 Szeder János, 91, 185
 Szeged, 36, 42, 56, 57, 92, 186
 Szekanec Tibor, 138
 Szekanecz Tibor, 110, 128
 Székesfehérvár, 92, 186
 Széles Géza, 115
 szélmérő, 4
 Szenna, 66, 70, 72, 74
 Szennavölgy, 73
 Szenna-völgy, 175

Szena-völgy, 175
 Szent-Györgyi Albert, 158
 Szentsimon, 77, 78, 79, 81, 84, 85, 86, 94, 97, 117, 119, 125, 130, 150, 154, 175, 176, 177, 179
 szentsimoni repülőter, 78, 83, 97
 Szentsimoni repülőter, 78
 Széplaki Béla, 60
 Szikra, 70, 147
 SZIT, 58, 60
 Szittyá, 167
 Szlonsk, 102
 Szolnok, 21, 54, 57, 69, 147
 Szólya János, 138
 Szombathely, 21, 92, 186
 szovjet, 47, 55, 57, 139, 185
 Szovjetunió, 46
 Szőke László, 128, 138

T

Tadeus Gora, 104
 Taglétszám kimutatás 1931-1936, 87
 Tanácsköztársaság, 37, 38, 63
 társulati iskola, 28
 Tasnádi László, 14, 15, 123, 141
 Tatarek (Tardos) Béla, 156
 Távoltság, 22
 Távrepülési taktika, 22
 Tegoborze, 104, 105, 107, 176
 Tegoborze-, 104
 Tegoborzu, 99
 Teleki Pál, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 52, 54
 Teleky Pál, 63, 64
 Téli repülési nap, 86
 teljesítmény vitorlázógép, 151
 teljesítménygép, 71, 94, 96, 155, 168
 termik, 22, 23, 79, 149
 Terőc, 54
 Testvériség, 20
 Thomas, 26
 Tiszt Kaszinó, 28
 Tisztisor, 28
 Tokaji Gyula, 67, 73, 138, 175
 Tolnay Lajos, 37
 Tompos János, 86, 116, 138
 Tompos József, 128, 138
 Tóth Géza, 162
 Tóth György, 52
 Török István, 128, 138
 Török József, 98
 törzs, 9, 13, 146, 152, 167
 Tréner, 4
 Trianon, 28, 38, 42, 46
 Turcsányi J., 128, 138
 Turul, 36, 48
 Tücsök, 111, 115, 118, 119, 120, 121, 130, 134, 141, 157, 162, 163, 164, 166, 167, 173, 177

U,Ú

Udet, 51
 Uraj völgy, 125

USA, 47, 62, 64

V

Vajács bányatelep, 139

Vámos János, 138

Vámos József, 86, 106, 107, 109, 111, 116, 128, 138, 176

Varga, 110

Varga Seres István, 136

Varga Tibor, 95, 110, 138

variométer, 20, 23

Várjon Zoltán, 52

Venezuela, 9

Veres Péter, 55

Veresegyháza, 54

Vigtelek, 25

vitéz Csicsery-Rónay István, 111

Vitéz Gazsó László, 70

vitéz Gramling László, 58

vitéz Harczos László, 58

vitéz Koppándy József, 58

vitéz Kosztolányi József, 58

vitéz Kovács Endre, 70

vitéz Kőszeghy László dr., 57

vitéz Pataky Tivadar, 13, 83, 148

vitéz Somogyváry Gyula, 57

Vitkó Géza, 135, 138

vitórlázórepülés, 12, 14, 19, 20, 21, 23, 32, 49, 54, 74, 75,
86, 88, 134, 145, 153, 157

Vízi cserkészzet, 63

Vízicserkész Szakág, 43

vízicserkész, 32

vízicserkész, 65

vízszintes vezérsík, 9

Vöcsök, 111, 115, 119, 121, 125, 126, 130, 132, 134, 135,
141, 156, 157, 158, 161, 162, 163, 167, 168, 173, 177,
178, 179

W

Wasserkuppe, 12

Weihe, 137

Weisz Manfréd, 50

Winkler, 163

Witz Béla, 47

Wolf, 88, 153, 167

Wolf Hirth, 88, 153

Wrona, 55, 100, 101, 103, 104

Wrona bis, 101

Z

Zar, 105

zászlójelzés, 4

Zingó, 146

Zorkóczy Samu, 29

Zögling, 20, 21, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 76, 79, 83, 88, 94,
99, 100, 101, 111, 118, 120, 141, 144, 145, 147, 156,
157, 162, 173, 175