



1931 -
1945

Rónaföldi Zoltán Múltba nézek...
Az ózdi cserkészrepülés története és emlékei
2. kötet



2. bővített, átdolgozott

kiadás

2020.



Rónaföldi Zoltán

Múltba nézek...

Az ózdi cserkészrepülés története és emlékei

1931 – 1945

2. kötet

2. bővített, átdolgozott kiadás

2020.

ISBN 978-615-00-8396-4

EBOOK (pdf.) 2020



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

Tartalomjegyzék

Cserkészrepülő táborok, oktatók központi képzése, lengyelországi kiképzések	6
Új tényezők a hazai sportrepülésben	61
Az ózdi sportrepülés további élete	104
Az ózdi cserkészrepülés gépei	184
Az ózdi cserkészrepülésben használt, és azonosított gépek	213
Az ózdi cserkészrepülés kronológiája	215
Függelék	226
Az ózdi cserkészrepülés néhány személyisége	253
A szerző	269
Név- és tárgymutató	274



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

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

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

Horthy István

*„...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...”¹*



¹ Kajuk Gyula

**Cserkészrepülő táborok, oktatók központi képzése,
lengyelországi kiképzések**

*„Gondolkodás nélkül tanulni: felesleges vesződés;
tanulás nélkül gondolkodni: veszedelmes.”²*

Amint arról már a korábbiakban megemlékeztünk cserkészrepülő táborok, oktatók képzése, továbbképzése, a gépméretezési normák és számos egyéb dolog is már központilag intéződött. Ezzel is segítve a repülőegyesületeket.

Arról már korábban írtunk, hogy ilyen módon volt *Mohos Ferenc* oktató Gödöllőn 1936-ban, ahol autóvontatásos, csörléses kiképzést kapott. Így ő vélhetően a „B II.” oktatói kategóriába került. Őt aztán majd követték sokan az ózdiak közül a különféle repülőtáborokba.

Itt is csak szemelvényeket tudunk adni ezekről a táborokról, mert személyes beszámoló, vagy hivatalos névsor nem sok maradt fenn.

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 harsány”ÁÁÁÁÁÁ” – kórusa? Ha igen, ez azt jelentette – mivel az üvöltésre az indító oktató adott engedélyt -, hogy a vizsgarepülés sikerült.”³

„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 mozgatásával tartsa vízszintesen a gép szárnyát. Ez volt a csűrőgyakorlat.



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...

² Konfuciusz

³ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak

... 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) Cimborá iskolakör után a növendék Vöcsökkel "A" vizsgát repült 15 és fél évesen...⁴



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

„ A kétszárnyos jelvényhez több start, magasabb indulás kell, fordulókkal, helyezkedéssel, pontos leszállással. Ez a vizsga napjainkig él...⁵



„...A C vizsga és a vele járó háromszárnyos jelvény még 30 évvel ezelőtt is teljes jogú állampolgárrá tette viselőjét a vitorlázórepülő-világban...⁶

Aztán majd e fejezetben leírjuk az új, immát teljesen hivatalos vizsgafeltételeket is.

1938-ból több értesülésünk is van központi oktatóképzésről. Sajnos a hírek ellentmondásosak, bár a repülős szaklapban jelennek meg, ezt nagyon gyorsan felülbírálják, szóval van némi kavarodás ...

Kimutatás a vitorlázó repülésben minősített oktatói karról.		
<i>Főoktatók:</i>		
vitész Hefly Frigyes	Légügyi Hivatal	Budapest
Rottar Lajos D	Műegyetem	Budapest
Stef Tibor D	Cserkészrepülők	Budapest
Tatarek Béla D	Gamma-Pamutipar	Budapest
Török Ödön D	Cserkészrepülők	Budapest
<i>Oktatók:</i>		
vitész Désy Mihály C	Cserkészrepülők	Szombathely
Doleviczényi Ferenc C	Cserkészrepülők	Budapest
Danovszky Ferenc C	Rómaifürdői Move	Budapest

⁴ <http://harmashatarhegy.hupont.hu/24/vitorlazorepules-sik-terepen>

⁵ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak

⁶ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. A könyv 1989-ben jelent meg, a megállapítás tehát az 1960-as évek végére utal!

Oktatói minősítést nyertek:

vitéz Bogay Kamill	Cserkészrepülők	Szentes
Gadnay Sándor	B. M. Ae. C.	Miskolc
Hédl Sándor	MÁV. aero	Rákospalota
Kertész Károly	Rómaifürdői Move	Budapest
Dr. Kunczer Béla	Cserkészrepülők	Szentes
Laicha László	Movero	Budapest
Schlett László	Movero	Esztergom
Szabados József	Cserkészrepülők	Sopron
Tóth Bertalan	Move	Sárospatak
M. Kovács Jenő	Ganz R. T.	Budapest

Segédoktatók lettek:

Gazdag Gyula	MÁV. aero	Rákospalota
Guelmino László	Tudom. Egyetem	Budapest
Győrvári Ernő	Cserkészrepülők	Szombathely
Hatvani Sándor	D. Sp. E.	Debrecen
Hais Tibor	D. Ae. K.	Szeged
Juhász Andor	Cserkészrepülők	Zalaegerszeg
Kovács Albert	Tudom. Egyetem	Budapest
Kun Kálmán	Cserkészrepülők	Ózd
Eörsy Nagy Lajos	Műegyetemi Sp. E.	Budapest
Dr. Tóbiás Dénes	D. Ae. K.	Szeged
Szilágyi Szilárd	Movero	Mátészalka

1938. évből az új segédoktatók névsora:⁷

„... *Segédoktatók lettek:*

<i>Gazdag Gyula</i>	<i>MÁV. aero</i>	<i>Rákospalota</i>
<i>Guelmino László</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Győrvári Ernő</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szombathely</i>
<i>Hatvani Sándor</i>	<i>D. Sp. E.</i>	<i>Debrecen</i>
<i>Hais Tibor</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>
<i>Juhász Andor</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Zalaegerszeg</i>
<i>Kovács Albert</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Kun Kálmán</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Ózd</i>
<i>Eörsy Nagy Lajos</i>	<i>Műegyetemi Sp. E.</i>	<i>Budapest</i>
<i>Dr. Tóbiás Dénes</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>
<i>Szilágyi Szilárd</i>	<i>Movero</i>	<i>Mátészalka</i>

Nos, nézzük meg alaposabban ezt a témát!

A *Nemzeti Repülő Alap* létesítésével meginduló nagyarányú átszervezés első programpontjaként, 1938. július 10. és augusztus 6-ika között rendezte meg a *m. kir. Lég-*

⁷ Magyar Szárnyak 1938 (1. évfolyam 1-6. szám)

ügyi Hivatal az első oktatóképző tanfolyamot, abból a célból, hogy egyrészt világos képet nyerjen a hazai repülőoktatás jelenlegi állapotáról, másrészt egységes irányítást adjon a motornélküli repülés fejlesztéséhez. A beszámoló sok mindenre rávilágít, még így, kivonatossan is.

„ ... Július 10-én nyílt meg a m. kir. Légügyi Hivatal első motor nélküli csörlőoktatói tábora, melynek parancsnoka Somogyi Kálmán légügyi felügyelő, a tanfolyamvezetője Almásy László Ede, oktatója pedig vitéz Hefty Frigyes volt, A tábor célja a már működő egyesületek oktatóinak a csörlő-oktatói képesítést megadni, a csörlő kezelésben egységes szempontok szerinti irányelveket érvényesíteni s az oktatás menetét az ország egész területén a m. kir. Légügyi Hivatal irányítása szerint beállítani.

Az oktatói táborban 49-en vettek részt, akik közül 11 C) vizsgás, 12 B) vizsgás és 6 A) vizsgás motornélküli repülő, 3 III. fokot végzett motoros képesítéssel rendelkező s 7 repülőképesítés nélküli növendék.⁸



A tábor gépparkját és felszerelését az egyesületek adták össze, amelyben a szentesi cserkészrepülők kiváló parancsnoka, vitéz Bogyay Kamill csendőrszázados, a szentesi csendőrszárny parancsnoka, nagy segítségére volt a Légügyi Hivatalnak. A szolnokiak Schneider Emil oktatóval vettek részt a táborban s mindenben segítségére voltak a tábor vezetőségének.

A tábor tagjai figyelik a repülést

A táborban az oktatói tisztséget vitéz Hefty Frigyes tábori pilóta töltötte be, aki évtizedes tapasztalatait.

állította a nagy feladat szolgálatába.

Annak ellenére, bogy a tábor célja az oktatói képesítés megadása volt, ezt a feladatot teljes sikerrel nem oldhatta meg, mert csupán a C) vizsgások és esetleg a motoros pilóták oktatói képesítéséről lehetett szó, míg a B) vizsgások legfeljebb a C)-ig juthattak el és az A) vizsgások vagy a vizsgánélküliek egy fokkal léphettek elő a vizsgák során.

A táborban szerzett tapasztalatok utat mutatnak a jövőre nézve s hisszük, hogy az úttörő munka nem volt hiábavaló.

Az oktatói tábor részletes eredményeit következő számunkban közöljük... ”⁹

⁸ Öszeadva ez bizony csak 39 fő!

⁹ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám)1938-08-01 / 2. szám

„ A tanfolyamra meghívást kaptak hazai alakulataink, jellegre való tekintet nélkül mindannyian, avval a meghatározással, hogy »B« vizsgánál kevesebb képesítéssel bíró jelölteket nem küldhetnek, miután a rendelkezésre álló, viszonylag rövid idő úgysem elégséges ahhoz, hogy gyakorlatlan egyéneknek képesítést nyújtson, annál kevésbé, mert a tapasztalat azt bizonyította, hogy önálló vezetésre alkalmas oktatók kiképzéséhez 2 – 3 esztendő szükséges.

Az első elgondolás szerint a tábor Gödöllőn került volna megtartásra, miután azonban nemcsak az elméleti kiképzést, de a haladók munkáját is demonstrálni kellett, a választás végül az esztergomi Movero terepére esett, hol a kis Strázsza, ha nem is könnyű, de kellő felkészültségű jelölt részére biztos C-vizsga lehetőséget nyújt. A sokoldalú terep alapján megfelelőnek is



A „Wolf” leszállni készül az esztergomi terepen¹⁰

A Somogyi Kálmán lü. felügyelő parancsnoksága alatt állott tábornak a megindulásnál 40 résztvevője volt is így vitéz Hefty táb. pilótának nem kis munkájába került, hogy a természetszerűleg heterogén összetételű, éveken át saját elvei szerint dolgozott, így minden hibáját beidegzett oktató jelöltek munkáját közös nevezőre hozza. Különösen állt ez azokra a jelöltekre, akiknek nem volt kellő alkalma eddig gyakorlatszerzésre, mert saját, szűkebb pátriájukon kívül, üzemet megfigyelni s tapasztalatokat gyűjteni nem állt módjukban. Különös nehézséget okozott az a körülmény, hogy a már korábban megalakult, de aktív tevékenységet kifejteni még nem tudott egyesületek megfelelő, jelöltek hiányában, nem csupán »A« vizsgával rendelkező, hanem vitorlázó gépet még nem is látott egyéneket is küldtek a tanfolyamra, kiket csak a legegyszerűbb képesítéssel is ellátni lehetetlen lett volna...

A négyhetes tábor eredményeként 10 óra időtartammal kereken 700 felszállás történt. Az itt is sikerrel alkalmazott s ezután rendszeresítendő »B. II.« feladatsorozat utolsó pontja, a két egymásra keresztben fekvő nyolcásból álló u. n. »lőhere alakzat« képezte a vizsgagyakorlatot...

A négyhetes tábor eredményeként 10 óra időtartammal kereken 700 felszállás történt. Az itt is sikerrel alkalmazott s ezután rendszeresítendő »B. II.« feladatsorozat utolsó pontja, a két egymásra keresztben fekvő nyolcásból álló u. n. »lőhere alakzat« képezte a vizsgagyakorlatot...

Végeredményben a résztvevők az alábbi ideiglenes minősítést nyerték:

Vezető oktatók lettek:

¹⁰ A Grunau Baby vetélytársának szánt vitorlázógép. Gyártó: Göppingen (Martin Schempp 1935-ben alapította saját vállalkozását Göppingenben, Wolf Hirth segítségével.) Típus: Göppingen Gö-I Wolf. A cég igazi sikergépe azonban a Göppingen Gö 3 Minimoa lett. Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám)1938-09-01 / 3. szám

<i>Kovách Aladár</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szombathely</i>
<i>Doleviczeny Ferenc</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Hármashatárhegy</i>
<i>vitéz Désy Mihály</i>	<i>Beszkárt</i>	<i>Budapest</i>
<i>Kertész László</i>	<i>Movero</i>	<i>Gyöngyös</i>
<i>Massányi Sándor</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szentes</i>
<i>vitéz Paál Lajos</i>	<i>Movero</i>	<i>Budapest</i>
<i>Schneider Emil</i>	<i>Kamc</i>	<i>Szolnok</i>
<i>Némedy József</i>	<i>BSE</i>	<i>Budapest</i>
<i>Mehlhoffer Albert</i>	<i>Ikarus</i>	<i>Gödöllő</i>

Oktatói minősítést nyertek:

<i>vitéz Bogyay Kamill</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szentes</i>
<i>Gadnay Sándor</i>	<i>B. M. Ae. C.</i>	<i>Miskolc</i>
<i>Hédi Sándor</i>	<i>MÁV. aero</i>	<i>Rákospalota</i>
<i>Kertész Károly</i>	<i>Rómaiifürdi Move</i>	<i>Budapest</i>
<i>Dr. Kunczer Béla</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szentes</i>
<i>Laicha László</i>	<i>Movero</i>	<i>Budapest</i>
<i>Schlett László</i>	<i>Movero</i>	<i>Esztergom</i>
<i>Szabados József</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Sopron</i>
<i>Tóth Bertalan</i>	<i>Move</i>	<i>Sárospatak</i>
<i>M. Kovács Jenő</i>	<i>Ganz R.T.</i>	<i>Budapest</i>

Segédoktatók lettek:

<i>Gazdag Gyula</i>	<i>MÁV. aero</i>	<i>Rákospalota</i>
<i>Guelmino László</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Győrvári Ernő</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Szombathely</i>
<i>Hatvani Sándor</i>	<i>D. Sp. E.</i>	<i>Debrecen</i>
<i>Hais Tibor</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>
<i>Juhász Andor</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Zalaegerszeg</i>
<i>Kovács Albert</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Kun Kálmán</i>	<i>Cserkészrepülők</i>	<i>Ózd</i>
<i>Eörsy Nagy Lajos</i>	<i>Műegyetemi Sp. E.</i>	<i>Budapest</i>
<i>Dr. Tóbiás Dénes</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>
<i>Szilágyi Szilárd</i>	<i>Movero</i>	<i>Mátészalka</i>



A két hangársátor a gépekkel

Az első oktatóképző tábor, mely ezúttal csak a már működést kifejtett oktatók továbbfejlesztésének és a gyakorlattal rendelkezők munkájának csiszolására szorított, igazolta, hogy egészen elemi kérdésekben is mennyi téves felfogás tisztázandó. Különösen pedagógiai vonatkozásban mutatkozott hiányosnak a jelöltek felkészültsége. Ez a jelenség pedig annak a nálunk uralkodó felfogásnak az eredménye, hogy »akinek a Holci »C«-t juttatott, annak már tanári vénát is adott...«

Bizony nem adott!...

Mindennél világosabban mutatkozott a kiváncsóság, hogy, a repülés oktatói, tanítói ugyanolyan preparandiát végezzenek, mint az ifjúság más szellemi vezetői.

*Az első oktatói tanfolyam megmutatta, hogy az oktatószemélyzet állandó ellenőrzésére, továbbképzésére van szükség, hogy hivatása magaslatán álló, feladatát felelősséggel és lelkiismerettel ellátni tudó, növendékeit helyes pedagógiával, egyénileg kezelni képes s azok bizalmát és szeretetét élvező vezetőket adjunk a magyar ifjúság sorainak élére. Erre való tekintettel a Légügyi Hivatal a jövőben csak szakközegei által felülvizsgált és oktatóként képesített egyéneknek ad szakszolgálati engedélyt, amivel végre a központi irányításban kifejezésre jutó rendszeres vezetés is érezteti megnyugvást keltő kihatásait.*¹¹

Az 1938. év szeptemberi körrendelet kivonata és a jogosítással bíró oktatói karáról egy kimutatás.¹² A körrendelet – az előzőekben ismertetett oktatói tanfolyam – tapasztalatait is figyelembe vette.

Ez innentől kezdve sok mindenre magyarázat Ózdon is, az itt korábban oktatókra nézve is, természetesen munkájuk értékéből semmit le nem vonva!

Ez a rendelet azonban már nagyon komoly követelményeket, és vizsgákat írt elő.

¹¹ Az oktatói tanfolyam tanulságai. Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-09-01 / 3. szám

¹² Kimutatás a vitorlázó repülésben minősített oktatói karról. Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

A rendeletben minősítést kapott oktatók és az előbb ismertetett névsor nem egyezik!!! Az előző névsort nagyon gyorsan felülvizsgálták és

„... Fenti kimutatás az előző számunkban közzétett ideiglenes minősítéseket hatályon kívül helyezi, illetve az itt közölt végleges formában módosítja. A szigorítás indokolt volt, hogy a fokozott felelősség nyújtsa a nagyobb mértékben megkövetelt biztonságot...”

„ Körrendelet a motornélküli repülőképzés, valamint szakszolgálati engedélyek tárgyában

– Kivonat. –

A légi járművek vezetői stb. kiképzéséről szóló 15.975/XI. 1923. K. M. számú, rendelet 11 – 13. §-aihoz a m. kir. Légügyi Hivatal az alábbiakat rendeli:

1. §. Motornélküli repülőképzést végezni csak felelős oktató jelenlétében szabad.

2. §. Oktató az, akit a m. kir. Légügyi Hivatal ilyennek elismer és részére megfelelő szakszolgálati igazolványt állít ki.

3. §. Az oktatók képzettségük szerint az alábbi fokozatokba nyernek beosztást:

a) Főoktató az, akit teljesítményei és tapasztalatai alapján a m. kir. Légügyi Hivatal ezzel a címmel felruház. Rendelkeznie kell legalább I. fokú motoros repülőgépek vezetésére jogosító szakszolgálati engedéllyel, vitorlázó teljesítmény rep. jelvényvel és a Magyarországon alkalmazott összes vitorlázó kiképző rendszerek (lejtőmenti, csörlővontatásos stb.) oktatására jogosító képzettséggel.

b) Oktató: legalább a vitorlázó „C” vizsgával, illetőleg csörlőrendszerben „B II.” vizsgával kell rendelkeznie és képesítéssel kell bírnia úgy a lejtőmenti, mint a csörlővontatással folytatott vitorlázó repülés oktatására.

A b) alattiaknak ezenfelül egy a m. kir. Légügyi Hivatal felügyelete alatt álló oktatótanfolyam sikeres elvégzését kell igazolniuk.

A főoktató és oktató maga mellé segédoktatókat vehet. Ezeknek „B” vizsgával kell rendelkezniük és csak a főoktató (oktató) felügyelete alatt és felelőssége mellett fejthetnek ki működést.

Csőrlőkezelő kizárólag oktatói fokozattal rendelkező egyén lehet.

Addig is, amíg tanfolyamokon kiképzett oktatószemélyzet kellő számban rendelkezésre nem áll, a m. kir. Légügyi Hivatal bizottsági levizsgáztatás alapján az a) és b) alatti fokozatokra, valamint csörlőkezelésre oly egyéneket is képesíthet, akiknél a tanfolyam, avagy más feltétel jelenleg még hiányzik.

4. §. A „B” és „C” vizsga csak főoktató, vagy oktató jelenlétében történhet.

Teljesítményrepülést, ha az a repülőtér körletében történik, csak főoktató jelenlétében lehet végezni és csak az igazolhatja.

5. §. *Motornélküli repülőgéppel a repülőtér körzetéből csak az távozhat, aki erre jogosító szakszolgálati engedélyvel bír.*

A szakszolgálati engedélyt az eddigi teljesítmények, illetőleg bizottsági levizsgáztatás alapján a m. kir. Légügyi Hivatal adja ki.

A szakszolgálati engedély feltételei:

Sikeres „C” vizsga letétele után 5 repülés 60 perc összidővel; az indulási pont magasságát minden repülésnél legalább 5 percig meg kell tartani és végül egy 50 m átmérőjű célkörben kell leszállni. A repülések alkalmával gépsérülésnek előfordulnia nem szabad.

E gyakorlati követelmények mellett a jelöltnek a bizottság előtt szóbeli vizsgát kell tennie, melynek anyaga a következő:

a vitorlázó repülés alapismeretei, a vitorlázó gépek üzembiztonságának megítélése;

repülés alatti magatartás;

a légáramlások és azok hatása a vitorlázó repülésben;

a Magyarországon érvényben lévő légiközlekedési szabályok ismerete.

6. §. *Műrepülést nyilvánosság előtt motornélküli repülőgéppel csak az végezhet, aki a m. kir. Légügyi Hivatal erre jogosító szakszolgálati engedélyének birtokában van.*

Az engedély megszerzésének feltételei:

a) *Motornélküli repülőgépek vezetésére jogosító érvényes szakszolgálati engedély.*

b) *Bizottság előtt tett vizsga, amelynek anyaga: kb. 1000 méter magasságban túldöntött fordulók, dugóhúzó 2–3 perdüléssel, a gépnek függőleges állásba való felhúzása után bukfenc felfelé, éles 180 fokos forduló, lehetőleg emelkedve balra, bukfenc felfelé, éles 180 fokos forduló, lehetőleg emelkedve jobbra, csúsztatások.*

9. §. *Azt, hogy kétülékes vitorlázó repülőgépen utasvitelre ki jogosult, a m. kir. Légügyi Hivatal külön fogja szabályozni.*

10. §. *A vontatásos repülésre vonatkozó 83.458/ 14. b) 1937. számú rendelet hatályban marad.*

11. §. *A vitorlázó repülők testi alkalmasságát illetően a m. kir. Légügyi Hivatal az alábbiakat rendeli:*

a) *Vitorlázó repülőképzésben csak az részesülhet, akit orvos erre alkalmasnak nyilvánít.*

b) *Az 5. és 6. §-ban említett szakszolgálati engedélyt csak az nyerheti el, valamint a 83.458/14. b) 1937. sz. alatt kelt rendelet II. részében körülírt repülőgép-vontatásos repülésre csak az jogosítható, akit a Lüh. KOVI¹³ erre testileg alkalmasnak talál.*

A b) alatti orvosi vizsgálatokról az orvos, illetőleg a KOVI repülő orvosi vizsgálati könyvecskét állít ki.

¹³ Légügyi Hivatal Központi Orvosi Vizsgáló Intézet

Az orvosi vizsgálat minden naptári év első két hónapjának tartama alatt megismétlendő. (Ellenőrző orvosi vizsgálat.) Ugyancsak meg kell ismételni a vizsgálatot abban az esetben, ha a vitorlázó repülő (növendék) az év folyamán oly sérülést vagy betegséget szenvedett, mely a repülésre alkalmasságát kétségessé teszi.

*12. §. A jelen rendelet 1938. évi szeptember hó 20-án lép életbe.*¹⁴

<i>Főoktatók:</i>	<i>vitéz Hefty Frigyes</i>	<i>Légügyi Hivatal</i>	<i>Budapest</i>
	<i>Rotter Lajos</i>	<i>D</i>	<i>Műegyetem Budapest</i>
	<i>Stef Tibor</i>	<i>D</i>	<i>Oserkészrepülők Budapest</i>
	<i>Tatarek Béla</i>	<i>D</i>	<i>Gamma- Pamutipar Budapest</i>
	<i>Török Ödön</i>	<i>D</i>	<i>Cserkészrepülők Budapest</i>
<i>Oktatók:</i>	<i>vitéz Désy Mihály</i>	<i>C</i>	<i>Cserkészrepülők Szombathely</i>
	<i>Doleviczényi Ferenc</i>	<i>C</i>	<i>Cserkészrepülők Budapest</i>
	<i>Danovszky Feienc</i>	<i>C</i>	<i>Rómaifürdői Move Budapest</i>
	<i>Kovács Aladár</i>	<i>C</i>	<i>BSzKRt Budapest</i>
	<i>Kertész László</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Gyöngyös</i>
	<i>Massányi Sándor</i>	<i>C</i>	<i>Cserkészrepülők Szentés</i>
	<i>vitéz Paál Lajos</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Budapest</i>
	<i>Schneider Emil</i>	<i>C</i>	<i>KAMC Szolnok</i>
	<i>Némedy József</i>	<i>C</i>	<i>BSE Budapest</i>
	<i>Mehlhoffer Albert</i>	<i>C</i>	<i>Icarus Gödöllő</i>
	<i>Schlett László</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Esztergom</i>
	<i>Rubik Ernő</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Esztergom</i>
	<i>Bolmann Béla</i>	<i>C</i>	<i>Műegyetem Budapest</i>
	<i>Somkuti Gyula</i>	<i>C</i>	<i>Cserkészrepülők Budapest</i>
	<i>Szabó István</i>	<i>D</i>	<i>Máv Aero Rákospalota</i>
	<i>Fábián Sándor</i>	<i>C</i>	<i>Bükk-Mátravid. AC Miskolc</i>
	<i>Szőnyi József</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Budapest</i>
	<i>Király János</i>	<i>C</i>	<i>MOVERO Gyöngyös</i>
	<i>Tasnádi László</i>	<i>D</i>	<i>Műegyetem Budapest</i>
	Kun Kálmán	B	Cserkészrepülők Ózd
	<i>Szabados József</i>	<i>B</i>	<i>Cserkészrepülők Sopron</i>
<i>Oktató jelöltek:</i>			
	<i>1. v. Bogyay Kamill</i>	<i>B II.</i>	<i>Cserkészrepülők, Szentés,</i>
	<i>2. Gagnay Sándor</i>		<i>Miskolc.</i>
	<i>3. Guelmino László</i>	<i>C</i>	<i>Tudományegyetem, Budapest.</i>
	<i>4. Kökény Béla,</i>	<i>C</i>	<i>Miskolc</i>
	<i>5. Hédi Sándor</i>	<i>Movero</i>	<i>Bákospalota.</i>
	<i>6. Kertész Károly</i>	<i>C</i>	<i>Rómaifürdői MOVE.</i>
	<i>7. dr Kunczer Béla</i>	<i>B II.</i>	<i>Szentés.</i>
	<i>8. Kovást Albert</i>	<i>C</i>	<i>Tudományegyetem, Budapest.</i>
	<i>9. Laicha László</i>	<i>C</i>	<i>Movero, Budapest.</i>
	<i>10. eörsi Nagy Lajos</i>	<i>C</i>	<i>Műegyetem, Budapest.</i>
	<i>11. Tóth Bertalan.</i>	<i>B II..</i>	<i>Sárospatak.</i>
	<i>12. M. Kovács Jenő</i>	<i>C</i>	<i>Ganz Rt., Budapest.</i>

¹⁴ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

13. Szilágyi Szilárd	B II	Movero, Mátészalka.
14. Ozsdolay György	C	Cserkészrepülők. Budapest.
15. Rechnitzer János	C	13. Ezermester, Budapest.
17. Földházy Antal	C	Gamma, Budapest.
18. Lakatos Mihály	C	Gamma, Budapest.
19. dr. Virágh Zoltán	B	Mátészalka.

Fenti kimutatás az előző számunkban közzétett ideiglenes minősítéseket hatályon kívül helyezi, illetve az itt közölt végleges formában módosítja. A szigorítás indokolt volt, hogy a fokozott felelősség nyújtsa a nagyobb mértékben megkövetelt biztonságot.

Az oktatók szerepköre és kötetmei szabályozást nyertek a jelen számunkban közölt határozmányokban, míg az oktatójelöltek csoportjába felvetteknek módot nyújt arra, hogy a kívánt gyakorlat megszerzése után, az oktatói képesítést megállapító bizottság határozatával szakszolgálati engedélyt nyerjenek. Ugyanígy fennáll a lehetősége annak, hogy az oktatói gárda tagjai idővel főoktatói minősítést nyerjenek.”¹⁵

Az ózdi Kun Kálmán tehát nem segédoktatói, hanem oktatói minősítést nyert!

Nézzük ezt most már a törvényben foglaltak alapján! Ugyanezen időszakban, 1938-ban, jelent meg a *motornélküli repülés vizsgafeltételeinek új szabályzata* is.

„ A m. kir. Légügyi Hivatal a napokban kiadott rendeletével véglegesen szabályozta a motornélküli repülés vizsgafeltételeit, melyet megküldött az összes sportrepülő alakulatoknak.

Örömmel üdvözljük a rendeletét, mely végre a modern kiválnalmaknak megfelelően szabályozza a vizsgák kivitelét, s megszünteti azt a bizonytalanságot, mely e téren, főleg a csörlés bevezetése óta uralkodott. Egyes alakulatok helyi viszonyaiknak megfelelően önkényesen határozták meg a követelményeket, ami alkalmat adott arra, hogy megalkuvás útján ne annyira az alaposságra, mint inkább a statisztika eredményének látszatára helyezték a főszűlyt.

Köztudomású, milyen helytelen felfogásra vezet a vizsgák hajszolása, s mennyire vizsgálhat az átlagérték szintjének tekintetében. Az "A" vizsga még úgysem kifejezője a növendék tudásának, de ha megelégszünk vele, hogy a növendék néhány izgalmas mozzanattól teljes, bizonytalan libegés után, a leszállóhelytől nem ritkán 100 – 150 méterre, esetleg arccal ismét a kiindulási irányban, a törés határán járó odaverődéssel érjen földet s erre "A"-t kiáltunk, csak hiúságot legyezgető, talmi öröm előidézői vagyunk, a növendéknek azonban többet ártunk, mint használunk.

A repülés hitele és biztonsága mindennél előbbre való. Tuljutottunk a hőskorszak idején, ma már nem néhány odatévedt kiránduló, hanem a közfigyelem arca tekint ránk. Új tere-

¹⁵ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

pen, új generációt nevelünk abban a biztonságban, melynek igazolnia kell a repülésbe vetett hitet. Minden lelkiismeretes oktató kötelessége, hogy ezen a téren megalkuvás nélkül szolgálja a magasabb célt, még ha az, az üzemkimutatási táblázat ranglistáján látszólag hátrább is helyezné egyesületét.

A Légügyi Hivatal rendelete megszünteti a visszásságokat s a követelmények fokozásával állandó értékűvé teszi a teljesítményeket. Az egyesületeknél a jövőben megejtendő ellenőrzés pedig eleve kizárja, hogy a repülőtudás értéke csökkentessék.

A motomélküli repülővizsga feltételeit az alábbiakban adjuk:

„A” vizsga. (Elsőfokú sikló vizsga)

Lejtőn és csörlésből: Kétszer megismételt, legalább 30 mp idejű egyenes siklás, melyet 3, kb. 20 mp körüli siklás előzött meg. A vizsgasiklások leszállási pontja legfeljebb 30 métert térhet el a megadott leszálló pont irányától. Minden leszállásnak simán kell megtörténnie.

„B” vizsga. (Másodfokú sikló vizsga)

Lejtőn: Háromszor megismételt, legalább 60 mp idejű olyan lesiklás, melynek fordulói összetettek s legalább 90 + 180 + 90 fokúak voltak. A törésmentes leszállással végrehajtott lesiklásokat két, 45 mp körüli, elhajlással végzett siklásnak kell megelőznie.

Csőrlésből: Öt repülés: 1. 180 fokos bal forduló 70 – 80 m magasságból, visszatéréssel a kiindulási helyhez. 2. Ugyanaz jobbra. 3. Teljes (360 fokos) bal kör (nagy spirál), visszatéréssel a kiindulási ponthoz startirányba. 4. Ugyanaz jobbra. 5. összetett, jobbra vagy balra kiinduló, 90 + 180 + 180 + 90 fokos ívelés 150 méter kioldási magasságból, célleszállással, a leszállójel 30 m sugarú körívében.

„B II.” vizsga. (Csak csörlésből, 12 feladat-repülés)

A „B II.” vizsga 12 feladata

1. Jobbra induló nyolcas (100 m magasság, siklógépen).

2. Balra induló nyolcas (100 m magasság, siklógépen).

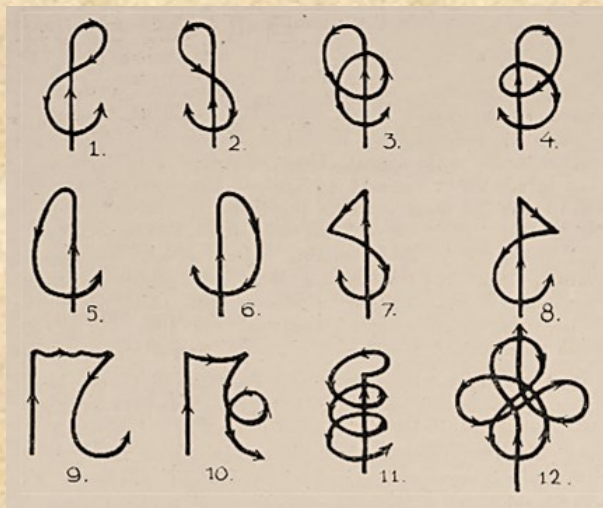
3. Kettős bal spirál (120 m magasság, siklógépen).

4. Kettős jobb spirál (120 m magasság, siklógépen).

5. Célleszállás balspirállal, 30 m körzetben (siklógéppel).

6. Célleszállás jobbspirállal, 30 m körzetben (siklógéppel).

7. Csúsztatás balra, bal forduló (120 – 150 m siklógéppel).



8. Csúsztatás jobbra, jobb forduló (120 – 150 m siklógéppel).

9. Lebegőrepülés (Minimalflug) 100 m-en. balford. Vöcsök.

10. Bukómerülés (150 m-ből, Vöcsökkel).

11. Hármasspirál balra, éles fordulókkal, Vöcsökön, 150 m.

12. Ügyességi gyakorlat, „lóhere alakzat”, Vöcsökkel. 200 m.

„C” vizsga. (Harmadfok. Vitorlázás)

Lejtőn (gumikötél start): Öt percet meghaladó idejű vitorlázás lejtő előtt oly módon, hogy a start másodpercét követő 5. percben a gépnek még a lejtő felett vagy vele egymagasságban kell elvitorláznia, ha közben átmenetileg a lejtő szintje alá is került, törésmentes leszállással.

Csörlésből (lejtő előtt): Mint gumikötél startnál. A vitorlázás ideje attól az időtől számít, melyben a csörlő által felvontatott s a lejtőhöz visszatért gép, a lejtő felhajtószelének magasságzónáját elérte, illetve a felhajtószel határáig lesülyedt. Tekintettel arra, hogy csörlésből rendszerint csak kisebb magasságú lejtők érhetők el, melyeknek felhajtó-hatása a gerinc magasságát nem sokkal haladja túl, az ebben a magasságban végrehajtott 5 perc, átmeneti szint alá jutás mellett is érvénnyel bír. Elvileg 8 (nyolc) percet meghaladó idejű, lejtő előtt végrehajtott csörlő repülés „C” vizsgaként elfogadható.

Termik „C”

Harmadfokú vizsga kirepülhető sík terep felett, felhajtó áramlatok (termikek) segítségével is. Csörlő útján való felvontatás mellett, a gépnek 300 métert meg nem haladó magasságban eszközölt kioldásától számított legalább 10 percig kell levegőben maradnia, melyből legalább 5 percet 100 méternél nagyobb magasságban töltött. Az így végzett repüléshez barográf igazolása szükséges.

Hasonló módon eszközölhető „C” vizsga repülőgép-vontatásból is, mely esetben a vitorlázó gép pilótája lekapcsolása után a lekapcsolási pont szintje felett 5 percet eltölteni s ezt) barográfal igazolni tartozik.”¹⁶

Egy igen bámulatos hír, amely Hefty Frigyes és társai áldozatos munkáját bizonyítja.

„ Ezredik növendékét

bocsátotta szárnyra a most lezajlott esztergomi oktató-tábor alatt vitéz Hefty Frigyes főoktató, fél emberöltőn keresztül egymást váltó generációk vezetője, a motornélküli berkek közismert Frici bácsija, ki immáron egy évtized óta tanítgatja fáradhatatlanul az ifjúságot a motornélküli repülés tudományára.

¹⁶ A motornélküli repülés vizsgafeltételei a 468.600 14. b)–1938. sz. rendelethez. Magyar Szárnyak 1938. 10. 01.

Ezres szériák még repülőgépek gyártásában is ritka jubileumot jelentenek, hát még a pilóták kiképzése terén, mert jól tudjuk, hogy az oktató mennyi lelki izgalmán, feszültségén, fizikai fáradozásán és felelősségvállalásán keresztül éri meg a növendék a felszabadulásra.

A budapesti Moverotól a kaposvári Sacaeron, a Mávaeron, az általa alapított Cserkészrepülőkön és az Icarus-iskolán keresztül az esztergomi táborig, az ifjúság százait nevelte a magyar repülésnek. Ott volt nagyrészt mint kezdeményező vagy szervező az első magyarországi vitorlázó egyesületek létrejötténél is a gyjömgyösi Move, az ózdi Vas és soproni Végvári cserkészek, az esztergomi, miskolci, szolnoki, szombathelyi alakulatok, csak úgy, mint a B.S. E. tanfolyama, egyformán vették igénybe szaktudását és szervező képességét.

Jubileumát, mely majdnem kettős lett, mert ez évben tölti be negyedszázadát is szü net nélküli aviatikái tevékenységének, minden feltűnés nélkül érte meg, mi is csak véletlen folytán szereztünk róla tudomást, mikor baráti körben híre járt, hogy ezredik növendékét, a sárospataki oktató Tóth Bertalant „C” vizsgája alkalmából arany vizsgajelvénnel lepi meg.



**Hefty Frigyes 25 év a magyar repülés
szolgálatában, 1914-1939¹⁷**

A mostani komoly idők nem alkalmasak ünneplésre. Éppen azért, mivel az Öreg Sast mi is úgy ismerjük, mint aki megelégszik baj társai hálás szeretetével, – de mert páratlan teljesítménye mégis kikívánczozik a napihírek szürke rovatából, legalább ezúton sietünk, a Magyar Szárnyak gárdája, az ország repülő fiatalságának szerető ragaszkodásáról biztosítani, kívánva Neki, hogy mint egykor Sárospatak öreg diákjai jóságos professzorokról, úgy emlékezzenek meg a mai napon róla mindazok, kiket odaadó bajtársiaságával és kötelességen felüli készségével szárnyra segített.

És mi, kik érdekes, megkapó írásait, bőséges tapasztalati imák megnyilatkozásait az Ezeremester – Repülés – Haladás születése óta mind a mai napig hasábjainkon élvezhetjük, külön bensőséggel köszöntjük, kérve, hogy támogatását biztosítsa sportrepülésünk és ifjúságunk javára továbbra is.

– Frici bácsi! – mindig „jól leszállást”!!!”¹⁸

A Magyar Szárnyak 1938 októberi számában olvashatunk a hazai vitorlázógép tervezésre kiírt pályázatról is. Ekkora már a németországi szilárdsági méretezési elveket vették át hivatalosan, így komoly számítások és mérések is szükségessé váltak a tervezés és a gépépítés során.¹⁹

¹⁷ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám) 1939-07-01 / 7. szám

¹⁸ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

¹⁹ Az 1930-as évek első felében külföldön már megjelentek a vitorlázó repülőgépek szilárdsági előírásai [Stepnewski: L'approfondissement des bases théoriques expérimentales du régleme polonais de la construction

„ Pályázat vitorlázó repülőgépre

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület pályázatot hirdetett vitorlázó repülőgép tervezésére. A pályázat célja, hogy ezen szükséges géptípust magyar tervezésű, tehát helyesen a hazai szükségletnek megfelelő gépekkel cserélhessük fel a külföldi típusokat.

A pályázat határideje 1938. okt. 31.

A pályázat feltételei későn érkeztek be szerkesztőségünk címére s ezért részletesen nem közöljük, de betekintésre bárki számára rendelkezésre áll szerkesztőségi óráink alatt.”²⁰

A Magyar Szárnyak is „szót emel” a hazai géptervezés és szervezett gyártás ügyében.

„ Beszéljünk őszintén!

Korszerű gépeket a vitorlázó repülésnek!

Minden sportág és eszköz fejlődésének természetes folyamánya az eszköz átalakulása, műszaki tökéletesedése, mely nélkül haladás nem biztosítható. Az általános tétel alól csak egy-egy találmány képez kivételt, mely létrejöttékor megelőzi korát s olyan tökéletes formában szolgálja a célt, hogy egyszerűen nem képezi módosítás kívánalmának tárgyát.

Aviatikánkban a Zögling mutatkozott ilyen Eiffel toronynak, hogy immáron másfél évtized óta hirdesse minden nemzetek életében Lippisch valóban örökéletűnek vélt konstrukciója nagyszerűségét. Mindenki próbált rajta módosítani, előbb Zögling I., majd Z. 35- lett belőle, ennek ellenére lényegében változatlan maradt, míg most ledöntötte trónjáról Rubik Ernő

des planeurs. (In: ISTUS-Mitteilungsblatt, Nr. 5., 1937.)), [Wanner, A.: Die Festigkeitsvorschriften für Segein"ugzeuge in den einzelnen Ländern. (In: ISTUS-Mitteilungsblatt, Nr. 5. 1937.)). Magyarországra az 1934. évi német BVS előírás [Bauvorschriften für Gleit- und Segelflugzeuge (BVS). Darmstadt, Deutsche Forschungsinstitut für Segelflug, 1934, 1936, 1939.] jutott el. A vitorlázó repülőgépeken alkalmazható anyagok követelményei, technológiai előírások és a repülőgép kialakítására vonatkozó szabályok mellett a szilárdsági méretezésben mindössze két terhelési csoportot különböztetett meg. 1. csoport: felvétel $n = 6$ törő terhelési többessel, csűrőkitérítés és zuhanórepülés esete. 2. csoport: felvétel $n = 8$ törő terhelési többessel, s az előzőkön kívül háton felvétel $n = 4$ törő terhelési többessel. (Az előírás érdekessége, hogy biztonsági tényező alkalmazása helyett a törő terhelési többest határozza meg.) A Légügyi Hivatal (LÜH) 1939-ben adta ki újabb, „Ideiglenes utasítás a motor nélküli gépek építésére, építési ellenőrzésére, üzemi kipróbálására és utólagos felülvizsgálatára” c. szabályzatát. Lényeges változás volt, hogy az ellenőrzés és felülvizsgálat feladatát a MAeSz hatásköréből a LÜH magához vonta. (Légügyi Hivatal 159.650/le.V.-1939 sz. rendelkezése) Építési előírásként továbbra is a BVS-t alkalmazták. Itt említjük meg, hogy 1942-1944. között a vitorlázó repülőgépek típusvizsgálatában a félkatonai Repülő Kísérleti Intézet is szerephez jutott. A BVS újabb, továbbfejlesztett kiadásai már négy terhelési csoportot különböztettek meg, bevezették a biztonsági tényezőt, és a korábbiaknál sokoldalúbban határozták meg a légi és földi terhelési esetek méretezési követelményeit. A magyar repülés fejlődési lehetősége szempontjából is rendkívül nagy jelentőségű volt, hogy 1937-ben végre dr. Abody (Anderlik) Előd egyetemi tanár vezetésével a Műegyetemen megalakult az Aerodinamika Tanszék, és megépült a két szélcsatorna. A tanszék munkatársainak bekapcsolódása a vitorlázó repülés tudományos kérdéseinek művelésébe a felszabadulás után, az önálló Repülőgépek Tanszék megalakulásával vált teljessé. Hazánkban 1959-ig a régebbi német előírások voltak érvényben. Vitorlázógépeink túlnyomó részét ezek szerint tervezték és építették E terhelések különféle megjelenési formáival azonban a különféle feladatokra készített vitorlázó repülőgépek nem egyforma valószínűséggel találkoznak.

²⁰ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

pompás konstrukciója, a Tücsök, hogy aránytalanul elmésebb, egyszerűbb szerkezeti megoldásaival, könnyű és gyors szerelhetőségével, kiváló repülési tulajdonságaival annyi előnyt mutasson a német géppel szemben, hogy ha elmellőznénk is természetes sovíniszta érzelmeinket, választásunk csak a Tücsökre eshet ...

El kell tűnnie fokozatosan az idők múlásával elavult, régi és rossz konstrukcióknak. Hogy a Hangwind, Prüfling, Grüne Post, Zingó már csak a múlt emlékei, nem mentesít bennünket attól, hogy a még kisértő és javított formájában is régen túlhaladott s modern értelemben elfogadhatatlan Hol's der Teufel-t is igyekezzünk fokozatosan kiselejtíteni. Ma, mikor olyan kitűnő gép áll rendelkezésünkre, mint a Vöcsök, mely nem csak a kategóriájában valaha is létezett összes gépeket múlja messze felül, de repülési tulajdonságok tekintetében maga mögött hagyja a kedvelt Grunau Bäbyt is, – nincs értelme, hogy pápábbak legyünk a pápánál a külföld imádatunkkal önmagunkat igyekezzünk felülmúlni, a „senki sem próféta a maga hazájában” sajnálatos jelszavának kihangsúlyozásával...”²¹

Cserkészrepülő táborokról jelentek meg tudósítások a lapokban, amelyet mindig értéknek megfelelően próbáltak meg közreadni. Bár ezek gyakorlatilag nem nevesítik a növénydekeket, de a származási repülőegyesületeikre utalnak.

„ A hivatásérzet ad szárnyakat a magyar cserkésznek, aki aviatikai babérokra tör

A magyar cserkészlet, amely vitorlázó repülősportunk elindításánál úttörő munkát fejtett ki és jelentős szerepet tölt be ma is, amikor már a továbbfejlesztés periódusánál tartunk. Évről-évre a vitorlázó repülők százait bocsátja szárnyra és tölt be ezzel nemzetvédelmi szempontból is fontos hivatást, mert a magyar aviatika és szükség esetén a katonai repülés legszerencésebb pilóta utánpótlását adhatja.

Cserkészletünk ebben a szerepkörében is következetes marad önmagához. Munkája a vitorlázórepülő kiképzés és a pilótanevelés terén is a legtervszerűbb, a legalaposabb. Nemzetközi viszonylatban is ismert nevű vezetők állanak az élen és gondoskodnak arról, hogy az elméleti és gyakorlati kiképzés a korszerű követelményeknek megfelelően mindenre kiterjedő figyelemmel történjék és a cserkészpilóta fiókák ne csak elsajátítsák és megtanulják századunknak ezt a művészetét, hanem egybeforrjanak a géppel, a repüléssel.

A cserkészrepülő nevelés módszerei közül a legeredetibb és legérdekesebb az az országos vitorlázó táborozás, amelyet ezúttal nyolcadizben rendezett meg a Magyar Cserkész Szövetség. Minden évben a budapesti központi gyűjtőcsoport szervezi meg ezt a vitorlázó repülőtáborot, amelyen a budapesti jelentkezőkön kívül nagy számban vettek részt a soproni, ózdi, diósgyőri, szentesi, szombathelyi és más kisebb központi csoportok cserkészei is.

Százas létszámú csoport végezte el a táborozás keretében megtartott repülő tanfolyamot és sajátította el a vitorlázó repülés alapjait és a motoros repülés, a pilótamesterség alapvető tudományát. Az oktatásnak egyik fontos pontja volt a gépszerkezetek legaprólékosabb ismer-

²¹ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám)1938-09-01 / 3. szám

tetése. A gyakorlati munka során előforduló gépjavítások kapcsán a hallgatók tökéletesen megismerték a legkülönbözőbb gépek szerkezetét.

Naponta négy-öt felszállás jelentette a legvonzóbb részét a kiképzésnek. A növendékek tizenötös csoportokban jelentek meg minden alkalommal a start helyén, ahol a vezető főoktatók gondos és szigorú felügyelete mellett került sor a felszállásokra. Így azután az egész idő alatt az 1575 felszállással kapcsolatban egyetlen orvosi beavatkozást igénylő baleset sem történt.

Minden szülő tehát nyugodtan engedheti cserkészfiát a vitorlázó repülők közé, mert ott jó kezekben van és olyan mesterek mellett sajátíthatja el a pilóta- tudományokat, akik igazán ott-hon vannak a levegőben.

Egy vizsga – egy sirály...

Érdekes hozzászólást kaptunk a cserkészrepülőképzés ügyével kapcsolatban az egyik leghivatottabb szaktekintélytől, Steff Tibortól, a cserkészrepülők népszerű főoktatójától:

– A tábor munkáját a vizsgák zárják le – mondta Steff Tibor. – Állíthatom, hogy alaposan megrostáljuk, szigorú próbák alá vetjük azokat, akiknek megadjuk a képesítést.

– Egész augusztus havában folyt a kiképzés az Esztergom melletti kisstrázsahegyi repülőtelepen. Ebben az évben többen jöttek el az országos cserkésziprepülő táborozásra, mint 1937-ben és a növendékek most még nagyobb érdeklődéssel vetették magukat az elméleti és gyakorlati kiképzésre, aminek bizonyosságakép a vizsgaeredmények is rekordot jelentenek.

– Az elsőfokú pilótavizsgán, a siklórepülés úgynevezett A-vizsgáján 13 növendék felelt meg. Ezek mindegyike legalább harminc másodpercen keresztül a megadott irányban kifogástalan biztonsággal egyenes repülésben vezette a gépet. Az A-vizsgás vitorlázórepülők most már büszkén viselhetik a jelvényt, amelyen kék mezőnyben egy fehér sirály van.

– A másodfokú pilótavizsgán, a B-vizsgán nyolcán feleltek meg. Ezek mindegyike három alkalommal legalább egy percet meghaladó, fordulókkal tarkított repülést végzett. A B-vizsga jelvénye: kék mezőnyben két fehér sirály.

– A legmagasabb fokú próbán, a C-vizsgán már csak egy növendéket képesítettünk. Ez a legszigorúbb vitorlázórepülő vizsga, amelyen csak az felelhet meg, aki legalább öt percig a kiindulási pont felett repül. Ez a cserkész igazán jól kiérdemelte a háromsirályos nemzetközi pilótajelvényt és igazolványt.

– A vitorlázótábor végeredménye: 1585 felszállás, amelynek során 60 óra 31 percet és 30 másodpercet töltöttek cserkészeink a levegőben.

Lelkesedés és önbizalom egészen az óceán- repülésig.

Mielőtt a kis cserkészt a vitorlázógép közelébe engednék – még mielőtt csak érintené is a repülés szele – a legalaposabb orvosi vizsgálatnak vetik alá, hogy megfelel-e a reá váró komoly követelményeknek. Dr. Horányi Ferenc ezredorvos Margit-köruti lakásán, ahol ez a lelkes öregcserkész katonarvos nagy gondossággal végzi a cserkészrepülő fiókák egészségügyi felülvizsgálatát, nap-nap után jelentkezik legalább négy-öt merész kis Ikarusz, Felkeres-

tük Horányi ezredorvost és kérdést intéztünk hozzá az orvosi vizsgálatok eredményére vonatkozólag.

– Válaszom megnyugtató lesz – mondotta – és cserkészifjuságunk kitűnő egészségügyi viszonyait, nagyszerű kondícióját igazolja. A repülésre jelentkezők közül az orvosi vizsgálat alapján visszautasítottak száma százalékban alig kifejezhető. De van ennek egy egészen sajátos lélektani magyarázata is.

— Az a cserkészfiú, aki hivatást érez magában a repülésre, az az orvosi vizsgálaton is beválik. Mert hiszen éppen az adja a kedvet a repülésre, hogy kicsattanó egészsége, nyugodt idegzete merész feladatokra, komoly hivatásra serkenti.

– Szolgálhatok még egy érdekes pszichológiai megfigyeléssel: a mi cserkészpilóta jelöltjeink a hivatásérzetén kívül még olyan határtalan lelkesedést és önbizalmat visznek magukkal a kiképzőtáborba, hogy abból bőven telnék akár egy légihaderőszervezésre, vagy egy óceánrepülésre is!

Horányi ezredorvos – aki huszonöt évvel ezelőtt az első vitorlázó repülő volt Magyarországon, szívvél-lélekkal cserkész ma is – a legtalálóbbrajzát adja nyilatkozatában magyar fiú, a magyar cserkész lelkületének. Hisszük, hogy ezek a cserkészábrándok mielőbb valóra válnak: meglesz a magyar légi haderő, lesznek óceánrepülőink és a cserkész Ikaruszok lelkesedését, szorgalmát hervadhatatlan babérok jutalmazzák majd.

Kékessy Ervin²²



A kilencedik cserkészrepülő táborról számol be a *Pesti Hírlap*, amelyen ismét vannak ózdiak is.

„Cserkészrepülők táborozása Esztergomban

(Fölvételeink a Képes Pesti Hírlapban.)

A Magyar Cserkész Szövetség most tartotta meg ki-

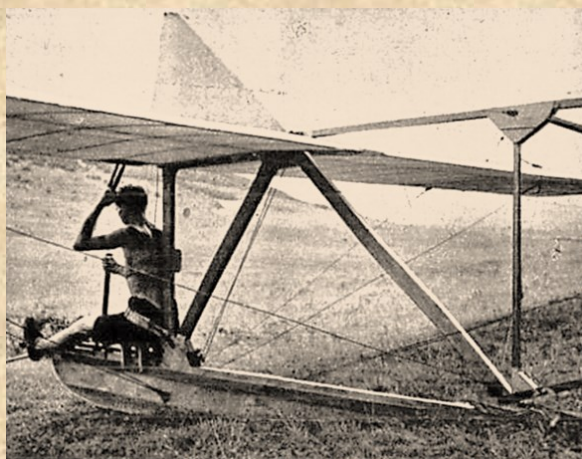
lencedik országos cserkészrepülő táborozását Esztergomban. A primási székvárosban a cserkészrepülők táborozásának nyolcvan résztvevője volt, akik két félhónapos tanfolyamon vettek részt s ezeknek befejezése után letették a pilóták „A“- és „B“-vizsgáját. A tanfolyamon résztvevők elméleti és gyakorlati kiképzést nyertek, megismerték gépjavítás alatt a gépek szerkezetét és mindegyikük naponta háromszor-négyszer is startolt és rövidebb ideig repült. A tanfolyamon a fővárosi résztvevőkön kívül voltak még Sopronból, Ózdról, Diósgyőrből,

²² Nemzeti Ujság 1938. szeptember (20. évfolyam, 196-220. szám) 1938-09-08 / 202. szám

Szentesről és Szombathelyről cserkészrepülő, akiknek negyven vitorlázógép állott rendelkezésükre.

A szövetség hathatós támogatása folytán személyenként egy-egy tanfolyam az el-látással nem haladta meg a harminc pengőt, tehát lehetővé tette a szerény viszonyok között élő érdeklődők számára is a tanfolyamon való részvételt.

A tanfolyamok hallgatói igen nagy haladásról tettek tanúságot, amiről gróf Teleki Pál közoktatásügyi miniszter is meggyőződött egy szemle alkalmával. A tanfolyam előkészítésében és vezetésében fáradhatatlan munkássággal vettek részt Gundrum Zoltán, Steff Tibor, Tatarek Béla és Dolovicsényi cserkészrepülő. „²³



Az esztergomi országos cserkészrepülő tabor életéből²⁴

1939 tavaszán Gödöllőn szerveztek csörlőoktatói és kezelői kiképző tábort.

„ Az oktatóképzés égetően sürgőssé vált ügye jutott előtérbe a tavaszi évad megindulá-sával. A múlt évi állomány jelentős megszaporodása, egyesületeink számának emelkedése, a

²³ Pesti Hírlap, 1938. szeptember (60. évfolyam, 196-220. szám) 1938-09-02 / 197. szám

²⁴ Képes Pesti Hírlap 1938. 09. 02.

Nemzeti Repülő Alap támogatásával a Magyar Aero Szövetségben megindult nagyszabású munkaprogram végrehajtása, szükségessé tették a megoldásra váró feladatok legegységesebbé, az egyesületeknek oktatókkal való ellátását.

Ezúttal a Magyar Aero Szövetség rendezésében, Gödöllőn, az Icarus iskola terepén és részben eszközeinek felhasználásával lebonyolításra kerülő tanfolyam a hó elején veszi kezdetét s arra meghívást kaptak mindazon oktatók és oktató jelöltek, kiknek egyesülete már jelenleg is, vagy a közeljövőben csörlőrendszerű üzemmel kíván működést kifejteni. Ennek alapján remélhető, hogy ez évben az ország síkvidéki alakulatainak munkája is zavartalanul biztosítható lesz.

A két hétig tartó tanfolyam csörlőoktatói és csörlőkezelői részből áll. Előbbit a szolnokiak vezető oktatója, Schneider Emil, az utóbbit id. Csermely Károly szakavatott tudása irányítja. Az elméleti előadásokat: pedagógia, oktatás, aerodinamika, meteorológia, gépészmérnök, szerkezettan, teljesítményrepülés, csörlőtechnika stb. Rotter Lajos, vitéz Hefty, Steff Tibor, Tatarek Béla, ifj. Csermely Károly látják el.

Reméljük, hogy hamarosan sor kerül a lejtőmenti okatók átvizsgáztatására, valamint vontatásos tanfolyanok megtartására is, hogy a kedvezően változott körülmények diktálta fokozott felelősséggel járó feladatokat, az oktatógárda teljes felkészültséggel láthassa el.”²⁵

„Április 6-án zárult a Magyar Aero Szövetség csörlő oktatói és kezelői tanfolyama. A kéthetes táborozás alatt 12 oktató és 8 kezelő nyert kiképzést. Csütörtökön voltak a hivatalos elméleti és gyakorlati vizsgák a Légügyi Hivatal bizottsága előtt. Érdemes megemlíteni, hogy a tanfolyam résztvevői valamennyien megállták a helyüket. A táborozás tartama alatt a 15 napból 6 nap teljesen alkalmatlan volt repülésre, mégis 642 start volt, a növendékek legcsekélyebb megerőltetése nélkül. A repülő sportkörök ebből is látják, hogy a csörlőrendszerű kiképzés a helyes.”²⁶

A szentesi oktatóképző táborról, 1939 nyara, itt három *sajókápolnai* névvel találkozunk, *Soltész, Studzeni, Kökény*.

„Oktatóitanfolyamon Szentesen

Az Alföld leglúktetőbb sportrepülő gócpontja Szentes. Országos viszonylatban is a legfontosabb repülőtelepek közé fejlődött. Ezt a tényt ismerte fel a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, mikor az első vontató repülési tanfolyamot Szentesen rendezte meg. Nem is lehetett volna megfelelőbb helyet találni, ahol a kedvező természeti körülmények, az áldozatkészség és a repülés ügyének szívénviselése annyira összetalálkozott volna, mint e városban.

²⁵ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám)1939-04-01 / 4. szám

²⁶ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám)1939-05-01 / 5. szám

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap központi iskolájának kéthetes tanfolyama június 1-én nyílt meg. A központi iskola most működött másodízben. Az első tábor ez év májusában volt Gödöllőn csörlő kezelési és oktatói képesítés elnyerésére. A központi iskola kereteit most állítják fel és a végleges terep megállapításáig az alkalmakként legmegfelelőbb terepen tartják a tanfolyamokat. Így esett most a választás Szentesre, ahol az országban nyilván egyedülálló, a szentesi Cserkészrepülők nevére telekkönyvezett hatalmas repülőtér és pompás hangár van...

A résztvevők ellátását a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézte. A gépállományt nagyjából az egyesületek adták össze. A budapesti Cserkészrepülők két Grunau Baby-t, a MSrE két motoros vontatógépet, a gyöngyösi MOVE a Vándort (mindnyájunk »kedvenc« gépet), a Szolnokmegyei SE egy Szittyá-t, a szentesi Cserkészrepülők két Vöcsök-öt a kezdeti csörlésekhez és egy Szittyá-t. Ugyancsak a szentesiek két autóját használták a tanfolyam résztvevői a szállás és a repülőtér közti út napi négyszeri megtételére...

A tanfolyamra részvételi feltételül zárttörzsű géppel legalább három startot és 5 óra összidő repülést kívántak. Jelentkezésnél eltekintettek e feltételektől, így összesen 24 növendék vett részt a táboron, melynek vezetője Tasnady László, helyettese Tardos (Tatarek) Béla volt. A gazdasági ügyek vezetésére Török főoktatót küldte ki a központi iskola. Állandó vontató pilóta Békássy Vilmos volt. Kívüle még Pintér József végezte a vontatásokat...

A két hét leteltével valamennyi résztvevő megkapta az elméleti előadásokon és gyakorlatban elért képesítését, melynek birtokában helyközi vontatásokat jogosult végezni. Vizsgát tettek:

*Báró Gyula, Bogoti Péte, vitéz Bogyay Kamill, Danovszky Ferenc, Földházy Antal, Gazdag Gyula, Hédi Sándor, Horváth László, Huszár András, Karsay Endre, Kálmán Tibor, Kökény Béla, Lajtha László, Massányi Sándor, Mucska Emil, Némedy József, Németh György, Ozsdolay György, Pintér József, Schneider Emil, Soltész Bertalan, Studzeni József, Tassonyi Edömér, Zsigmond Péter.*²⁷

„Vidám fiatal pilóta jelöltekkel repül a Strázsa-hegyről a magasba a Tücsök, Zögling és a Vöcsök

Esztergom, július 22.

(Az Uj Magyarország kiküldött munkatársától.)

Úgy emelkedik ki a Strázsa hogy itt a síkon, mint valami vulkanikus kúp, mint valóban – őrséget álló strázsa. A hegy tetején szélzsákot lenget a szél. az erős délnyugati légáramlat feldagasztja a repülők szélirány jelzőjét és ha felnézünk erre a póznán lóbálózó hurkára, még nagyobb melegünk van. Mert izzó a levegő, valóságos saharai meleg van errefelé és bizony nem csoda, hogy a cserkészrepülők híres esztergomi táborában mindegyik fiú olyan, mintha Arábiából került volna ide. Minden esztendőben megrendezi a cserkészszövetség kiképző táborait, eddig legnagyobb részben a budapesti Hármashatárhegy volt az a hely, ahol kiképzést kaptak a fiúk, de az esztergomi táborterület, a Strázsa hegy alkalmasabb arra, hogy itt tegyék meg az első szárnypróbálgatásokat és itt tanulják még, itt érezzék, micsoda felemelő, lelket

²⁷ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám)1939-07-01 / 7. szám

üditő érzés kiröppenni a mélységek fölé és szállni, szállni az alatt elterülő áik földek fölött, zés kiröppenni a mélységek fölé.

„A vitorlázó repülés ma már nem veszedelmes“

Kiáltások és vezényszavak pattognak itt korareggeltől alkonyatig. A kiképzőtábor éli itt pompás, férfias életét és azok a fiúk, akik előzetes orvosi vizsga után alkalmasak lettek arra, hogy a cserkészrepülők és ezzel együtt a vitorlázórepülők kiváltságosai közé kerüljenek, nagyszerű fegyelemmel, lelkesedéssel és hittel állnak a parancsnokok rendelkezésére.

– Vigyázz, start! – hangzik a kiáltás és máris siklik egy Zögling az alatt elterülő lankák fölé.

Nemere János, a budapesti cserkészek népszerű kerületi vezetőtiszte, akit, egyébként itt mindenki Jancsi bának szólít, – parancsnoka ennek a nagylétszámú kiképző tábornak. Tegyük hozzá mindjárt, hogy Nemere János kezében van a fiúk biztonsága és nem lehet jobb, lelkiismeretesebb, gondosabb és keményebb parancsnok nála. Jancsi bá arcán mindig ott a mosoly, sokszor a megértés és az elnézés mosolya is. Mert, Istenem, ki tehet itt arról, a szabadságnak és a diadalmas légi sportnak ebben a birodalmában, hogy valamelyik fiú túlbuzgóságban szenved és egyszerre akarja elintézni a vontatást és a startot. Azt mondja Nemere János:

– Elvünk az, hogy a fiú jól érezze magát és a komoly oktatás nehezebb részeit is könnyedén, de alaposan tanulja meg. A vitorlázó repülés ma már nem jelent semmiféle veszedelmet, ha kellő gondossággal van előkészítve minden egyes repülés és ha már az első oktatási órától kezdve, a kiképzés alá kerülő fiú mindent úgy tanul meg, ahogyan azt a tapasztalat előírja. A mi táborunkban most százhuszan vannak, a létszám csak látszólag nagy, mert az egyhónapos kiképzési idő többet is elbírna. Boldogan üzenhetem haza a szülőknek, hogy semmiféle baj nem történt, de nem is fog történni, mert minden egyes fiú a legkomolyabban veszi feladatát.

Nézzük őket, ahogy nekigyürkőznek a gépeknek és jókedvű hórúkkozás közben helyezik a görgő-talpra az előbb leszállt gépét. Az óriási szitakötő, a kedves és jóformájú Zögling-iskolagép most megkezdi az utat felfelé. A meredek oldalnál már nehezebb lenne a kézi felszállítás és ezért a magasból, egy dobról (hasonlít egy kicsit a hajók horgonyfelhúzó készülékéhez) drótkötelet engednek le, a kampót bekapcsolják és máris „startol” felfelé a Zögling, hogy egy-két perc múlva újból leszálljon...

Sátortábor, ponyvahangár és tábori konyha

Sátrak emelkednek egymás mellett itt a katonai lőtér közelében. Nagy, házalakú, úgynevezett B-típusú sátrak ezek, minden cserkész jóismerősei, hiszen ezek váltak be nálunk és külföldi táborozásainkon a legjobban. Odébb két rover-sátor emelkedik, majd minden cserkészrepülő szemefénye: a hatalmas ponyvahangár. A sátrak között Mosdóssy Endre táborparancsnok-helyettes a teljhatalmú úr, ő a legfőbb öre annak, hogy jó legyen a koszt, hiba nélkül dolgozzék a gazdasági hivatal és hogy a szállításokban ne legyen semmiféle fenakadás. Mosdóssy Bandi most is éppen azon töri a fejét, hogyan tudja összeegyeztetni a pénztárt és a vasárnapi, ünnepi fogásokat, ő meséli, hogy a táborikonyhán ezúttal nem a fiúk

főznek, hanem két szakácsnőt kerítettek és most ezek a „hasügyminiszterium” főtisztviselői. Olyan fogásokat készítenek, hogy a kisportolt, vidám társaság nem győzi a repetálást. Mosdóssy Bandinak különben van még egy külön öröme is és ez az, hogy itt áll a tábor. Mert bár július elsején megkezdték a tanfolyamot, de a sátor tábor csak kétnapos. Több, mint két hétig egy esztergomi iskolában laktak a tanfolyam résztvevői – a nyári sátorhiány miatt.

Repülőgyakorlatok a Strázsa-hegyen

De nézzük meg, mi is történik ott a Strázsahegyen?!

A „legénység” éppen sorakozik és Ozdolay György oktató, a kitűnő cserkészrepülő szavait hallgatják. Ozdolay a startok beosztását közli, – majd oszolj következük és megkezdődik a kiképzés folytatása. Teniszcipős lábak robognak a starthely felé, ahol a két segédoktató ellenőrzése mellett állítják fel a gépeket. Aki nem látott még ilyen vitorlázó repülőgépet, az nem is tudja elképzelni, hány évtized kísérletezése hozta létre ezeket a végletekig kiegyensúlyozott, modern légi testeket. Ebben a táborban összesen hat oktatógép van, három Zögling, két Tücsök és egy Vöcsök. Az utóbbiak a magyar cserkészrepülés büszkeségei: cserkészrepülőket terveztek és cserkészrepülőket készítettek is. Ezek a gépek természetesen nem alkalmasak nagyobb távrepülésekre, tulajdonképpen csúszógépek, amelyeknek az a hivatásuk, hogy a fiúk megtanulják rajtuk a vitorlázó repülés lényegét. A starthelytől nem a magasba emelkednek, hanem szépen, nyugodt siklással leszállnak a mezőre.

– Pista, előre! – hangzik az oktató utasítása és Pista máris a nyeregbe kuporodik. Gondos kezek vállára és derekára csatolják a hevedért és a legényke nyugodtan megfogta a csűrőt, vagyis a kormányrudat.

Az oktató keze felemelkedik:

– Start!

A vontatók megfeszítik a gumikötelet, a talpuk elszabadul és az iskolagép máris a levegőben száll.

Jókedvű hurrá kíséri az egyenletes siklással föld felé ereszkedő gépet. Odalent egy-két zökkenés után megáll a Zögling, segítő kezek kioldják a „pilótát” és Pista, a boldog gimnazista ragyogó arccal felfelé integet: sikerült a leszállás és egy ponttal több, hogy a tanfolyam végén megkapja az A osztályú vizsga „bizonyítványát”.

Nemere János mondja, hogy ez a tanfolyam július 31-ig tart, a második pedig augusztus 1-től ugyancsak 31-ig. A vitorlázó repülés népszerűsítése miatt a százhusz fiú közül csak negyven százalék cserkész, a többi diákok és egyetemi hallgatók. Tizenhat évtől huszonkettőig vették fel a jelentkezőket az esztergomi táborba.

– Kifogástalan és elsőrangú anyagot kaptunk – tájékoztat a parancsnok –, úgy hogy a százhusz fiú közül minden valószínűség szerint egytől egyig mind eléri az első vizsgához szükséges teljesítményeket. Nagyon alaposan és lelkiismeretesen dolgoznak. Az A-vizsgához harminc start kell, míg a B-hez ötven start szükséges. Az első vizsgánál harminc másodperces repülés kell, a másodiknál egy perc a megkövetelt legkisebb repülési idő.

A harminc másodperc túlkicsinek hangzik, de aki azt mondja, hogy ez semmi, annak ajánlom: vegye elő az óráját, számolja ki ezt az időt és közben gondoja el, hogy egyedül, két hatalmas szárny segítségével szeli a levegőben. Köszöntsük tehát elismeréssel a mi nagyszerű fiainkat, a levegő jövője honvédeit, akik tizenhatéves fejjel máris a magasba vágnak és feladatot kérnek az élettől! Ha megkérdezed őket, akkor mindegyik bevallja, piruló arccal és a zavar enyhe tekintetével, hogy bizony szívdobogtató az első próba, de most már mindegyik arról álmodozik esténként, a szalmazsákokon, hogy az lesz az igazi, ha katonai gépeken emelkedhetnek fel a csillagok felé.

Amikor ballagunk lefelé a Strázsa-hegyről, mert már elhangzott a delet jelző kürtszó és ebédre kongatnak odalent a csajkások, arról beszélgetünk, az én kedves parancsnok-testvéreimmel, ezekkel a kitűnő férfiakkal, akik mindén szabadidejüket a fiatalság nevelésének szentelik, hogy a cserkészrepülés bizony nagyra nőtt. Esztendőnk munkájával értük el azt, hogy a magyar cserkészrepülés világviszonylatban is első helyen áll. a németek és a lengyelek vannak nagyobb létszámmal előttünk a vitorlázó repülésben, de a mi Rotter Lajosunk, Tatarek Bélánk és Steff Tiborunk bármelyikkel az idegenek közül, felveszi a versenyt. Az új Rotterek és az új Steffek pedig itt élnek ebben a táborban, most még a fiatalság névtelenségében, de talán néhány esztendő múlva ismertén, sőt elismerten!

A konyha felől sejtelmes szagok szállnak és a tanfolyam fiatalsága olyan nótát csap a kanalakkal a csajkák oldalán, mintha bombázó gépek ereszkedtek volna le a mezőre. Páran, a higgadtabb gyomrúak közül a hangárban pihenő Cuwaj gépet nézik. A Cuwaj. lengyel cserkésztestvéreink ajándéka, két nap óta a tábor vendége. Budapestről jött vele ez egyik oktató és most itt pihen vasárnapig, hogy a vontató gép segítségével majd ekkor emelkedjék a magasba és szálljon vissza a hármashatárhegyi főtáborba, ha a vendégek lepik el a sátrak környékét.

– Mert vasárnap nem húzunk –, mondja nevetve az egyik ifjú legény, – látogatási idő van, várjuk a mamákat, mamikat és az irigykedő barátokat!

Bevallom: irigylem én is őket.. a jó öreg Icarus mester boldog ükumokáikat.

Dékány András ²⁸

Fontos változásokat hozott aztán a cserkészrepülésben és aztán jónéhány tehetséges cserkészrepülő életében is az, hogy a lengyelek fogadtak – már bizonyos szinten kiképzett – magyar cserkészrepülőket, a kiválóan felszerelt és nagyon jó adottságokkal rendelkező sportrepülőtereiken, repülőtáboraikban.

Az írott visszaemlékezésekből ezekre a lengyel – magyar cserkészrepülő táborokra igazából 1938-ra gondolunk, de egy *cserkészrepülő felvarró* azt bizonyítja, hogy ez már valamilyen formában, 1936-ban elkezdődött! Először azt gondoltam, hogy ez is lengyelországban volt. Aztán kicsit alaposabban utána nézve rájöttem, hogy nem! Ez a közös magyar – Lengyel tábor a Hármashatárhegyen volt .

²⁸ Uj Magyarország, 1939. július (6. évfolyam, 147-172. szám) 1939-07-23 / 166. szám



Cserkészrepülő felvarrók,
1936. lengyel-magyar repülőtábor²⁹

„A Budapesten tartandó nemzetközi motor nélküli vitorlázó repülőértekezletre már nagy számban érkeztek a külföldiek. Szombaton 4 lengyel repülőgép érkezett 16 pilótával. Az olaszok és németek vasárnap jönnek. A nemzetközi értekezlettel kapcsolatban a magyar és lengyel cserkészrepülők vitorlázó repülőtábort létesítettek a

Háromashatárhegyen, melynek ünnepélyes megnyitása délelőtt 10 órakor volt: a megnyitáson jelent volt gróf Teleki Pál is. A kedvező légköri viszonyok folytán a Háromashatárhegyen egész nap vitorlázó repülések voltak, melyeket az egész hét folyamán folytatnak. Az újlaki templomtól a háromashatárhegyi repülőtérig állandó autóbuszjárat áll a közönség rendelkezésére.”³⁰

Ez után azonban már a lengyelországi cserkészrepülő táborozásokról és kiképzésekről írunk.

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

...Célunk a L.O.P.P.³¹ lengyel-sziléziai „Goleszow”-i³² repülőiskolája volt. Goleszow egyszerű kis sziléziai község, Teschen³³ mellett, közel a cseh határhoz. A repülőiskola, amely „A” és „B” vizsgára készít elő, a falutól 20 percnyire, 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

²⁹ Noszvaj István hagyatékából származó textil jelvények. <http://www.erdemrendek-kituntetesek.hu>

³⁰ Nemzeti Sport, 1936. május (28. évfolyam, 85-106. szám) 1936-05-18 / 97. szám

³¹ Liga Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej → Légi és Gázvédelmi Liga. Lég- és Gázvédelem Ligája (LOPP), egy 1928-ban létrehozott lengyel katonai tömegszervezet, amely az 1923-ban alapított Állami Légvédelmi Védelem Ligája és a Gázvédelem Társaság egyesüléséből származik. Célja a sport, a kommunikáció és a katonai repülés előmozdítása volt. A II. Világháború 1939-es kitöréséig működött. A kimagasló állami és magántársasági finanszírozás miatt a lengyel sportrepülés Európa élvonalába tartozott, mind mennyiségi, mind minőségi szempontból. Ugyanígy a repülőgépgyártásuk is nagyon magas színvonalú volt már akkor is.

³² Goleszów egy község Cieszyn megyében, a sziléziai vajdaságban, Dél- Lengyelországban, a sziléziai-Beszkidékben. Mintegy 4000 lakosa van.

³³ Ma Cieszyn. A békediktátumok szerint ez is egy kettéosztott város. Nyugati része valaha Csehszlovákiához, ma Csehországhoz tartozik, Cesky Tesin néven...

pompás szakkönyvtár, a legmodernebb aerodinamikai műszerek, kísérleti eszközök, és modern rádió állott a repülő növendékek rendelkezésére. Érthető ezek után, hogy milyen érdeklődéssel tekintették 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 siklógépeik 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 fordulók tömegét repültük állandóan és kb. 15 start után már csúsztatási, célraszállási feladatokat kellett végrehajtanunk. Az „A” vizsgát háromszor kellett lerepülni. „B” vizsga alkalmával pedig háromszor, egyenként legalább három 180 fokos fordulót kellett hibátlanul repülni...

...és négy hét után zsebünkben egy jól kiérdelet „B” vizsga igazolvánnyal búcsút vetünk Góleszowtól. A Tegoborzu-i³⁴, 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.”³⁵

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.

„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 repülő kiképzés jól kezdődik. Így tűnődtem, mikor egy napi utazás után megérkeztünk a lengyel határra.

³⁴ Tegoborze egy falu Łososina Dolna közigazgatási kerületben, Nowy Sącz megyében, a Kis-lengyelországi vajdaság területén, Dél-Lengyelországban, a Dunajec folyó mentén. Körülbelül 5 km-re délre fekszik Łososina Dolnától, 11 km északnyugatra Nowy Sącztól és 64 km délkeletre a regionális fővárostól.

³⁵ 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 megsebesültek, de túléltek. Az 1950-es években a miskolci repülőtéren ismét oktat!

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 autótú 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 vízvezetékekkel, villannyal, rádióval felszerelt kényelmes háza van az iskolának, de amint lehetett, rohantunk a hangárba, megnézni a gépállományt. Wrona, Czajka, Salamandra, Sroka, Komar³⁶ állott szép számmal összeszerelten, míg hátul ládáiban a vadonatúj gépek teljes felszereléssel, percek alatti összerakásra készen. Még két szabad napunk volt a tanfolyam kezdetéig, ezt felhasználtuk a részletesebb vizsgáldásokra. A lengyelek általában könnyű felépítésű gépeket használnak, kezdő és közép kategóriájú gépeknél dobozos (vékony fal, belül üres) rácsokkal és nagyrésztben 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 tanulócsoporthoz, megindult az iskolázás. Kezdő gépként 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.

Eligazítás, bal oldalon a magyar cserkészek

³⁶ Varjú, bibic, szalamandra, szarka, szúnyog

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.

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 fegyellemmel 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 Lengyelországban. 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 (Szilészia)-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 fiatal embereknek, 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.³⁷ Ennél a polgári kezelésben levő repülőiskolánál nem találkozunk ilyen szé-
dületes 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 gumikötéssel, 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 180^o-os fordulót, vagy csúsztatást, vagy célra szállást adnak feladatul.



Landolásnál a farokrésznek 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

³⁷ Bezmiechowa Górna Lengyelország délkeleti részén, a Kárpátaljai vajdaságban, a Leskói járásban található település. A község Leskótól közel 7 kilométernyire fekszik északkeleti irányban, valamint a vajdaság központja, Rzeszów 65 kilométernyire északnyugatra van a településtől.

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 cserkészrepülők »Czuwaj« nevű gépe ilyen (feszítáva 13.98 m).

Golesowban 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 vasárnapokon 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 Alexandrowiceben 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 riporterek. 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 tünődve 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 állomáshelyünkről 300 km-nyi utazás (expresszen, autón) után értük el a LOPP figyelmességéből kapott kíséreléssel 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-bis³⁸ volt.

³⁸ Sas

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.

Legalább 10 óra összerrepülés után kapnak vontatókiképzést a »C« vizsgások. Itt már »C« vizsga előtt is feladatul körözést, csúsztatást kaptunk, majdnem mindig lejtőre való vízszállással. 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.



Tadeus Góra startja a cserkészrepülők otléte idején

Az egyik szélcsendes napon, iparvasúton elmentünk Roznow-ba megnézni az épülő Dunajec-gátat. Több mint 30 m magas gáttal a Dunajecet 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 hirtelen elötünik a felhőkből egy gyönyörű gép és nagy csúsztatások után a hegytetőn leszáll. Góra Tadeus³⁹ jött meg, a távolsági repülés világbajnoka. A nagyszerű »PWS 101.« géppel repülte meg a Wilno⁴⁰-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 Wilnóban. Most éppen Bezmiechovából érkezett és

³⁹ Tadeusz Góra (1918. január 19. - 2010. január 4.) lengyel vitorlázó és katonai pilóta. Krakkóban született, és a világon elsőként megkapta a Lilienthal vitorlázó érmet, (Lilienthal vitorlázó érem - a legmagasabb vitorlázórepülő díj a világon, amelyet az Federal Aéronautique Internationale (FAI) 1938-ban alapított Otto Lilienthal, az emberi repülés német úttörője tiszteletére. Célja, hogy különösen figyelemre méltó teljesítményeket jutalmazzon a vitorlázórepülés területén, vagy e sportban kiemelkedő, hosszú idejű munkálkodást díjazzon. A díjat a FAI évenkénti Általános Konferenciáján ítélik oda. Az érmet Josef Humplik osztrák művész tervezte.) Góra a hábarú alatt a lengyel légierő, majd a RAF kötelékében repült, vadászpilóta volt. 1948-ban tért vissza Lengyelországba, és a Wywiec melletti Żar Vitorlázóiskola vezető oktatója lett.

⁴⁰ Ma Vilnius, Litvánia fővárosa. Akkor, a két háború közötti időben, a terület Lengyelországhoz tartozott.

négyszögrepülést tervez egyes iskolák között; a négyszög egy-egy oldala 50—100 km. Ebből, azonban mint később megírta, »csak« háromszög lett. Tegoborzéból 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 Tegoborzéból egy nagyobb repülés; a gödöllői jamboree-ról 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 „lengyel Balbo”,
Z. Brzeski⁴¹

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-éjtőernyő 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 teljesí-



ményfok szerint, a repülőtereket, határkapukat, viszonylagos távolságokat, stb. és ami a legnagyszerűbb, fel vannak tüntetve az általában vitorlázható cumulus-országutak egész Lengyelország területére.

A bezmiechowai iskola⁴²

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 percek 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.

⁴¹ A lengyel cserkészrepülők népszerű vezetője. Ragadványnevét kiváló repülőtudásáról és elhivatottságáról kapta. Italo Balbo (Ferrara, 1896. június 6. – Tobruk, 1940. június 28.) olasz fasiszta politikus, repülőtest, légügyi miniszter és Líbia kormányzója, aki legendás repüléseket végzett.

⁴² Salamandrák és az előtérben egy Komar bis.

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

Rengeteget tanultunk és mikor végre hazatértünk, reméltük, hogy az idegenben látottakból itthon kivételesen proféták lehetünk.”⁴³

Az ózdi cserkészrepülők – kétszeri lengyelországi táborozásáról – az ózdi repülőfejezetben írunk.

1939-ben ismételten szabályozzák, szigorítják a motoros, de a motornélküli repülés szabályait is. Ezek már nagyon komoly követelmények, mind a repülésekre, oktatókra, csörlésre, vontatásra, utasrepültetésre, alkalmassági vizsgákra...

„ 160.533/le.V. 1939.

M. kir. Légügyi Hivatal Vezetője.

Motornélküli kiképzés és oktatói minősítés tárgyában rendelet.

Valamennyi vitorlázó repülést végző és ilyen kiképzést folytató egyesületnek,

Budapest, 1939. július hó 21-én. Állomáshelyén.

A motornélküli repülő kiképzésről, valamint a motornélküli repülők számára rendszerített szakszolgálati engedélyekről s az oktatói minősítésekről szóló körrendeletemet mihez tartás végett csatoltan kiadom.

A rendelettel kapcsolatban az alábbiakra hívom fel a figyelmet:

Iskolarepüléseknél, gépenként legfeljebb 15 fő nyerhet beosztást s több géppel való üzemvitelnél a csoportok vezetői csak önálló oktatásra jogosult vezető oktató felügyelete mellett dolgozhatnak.

Az egyesületek saját érdekükben gondoskodjanak arról, hogy növendékeik baleset ellen biztosítottassanak. Ülés biztosítással a kérdés egyetemesen oldható meg. Ezenfelül azonban írásbeli nyilatkozatot is kell venniük növendékeiktől, mely szerint a kiképzést és gyakorlót

⁴³ 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.

*repülésekből eredő balesetek miatti felelősséget az egyesület kizárja, a növendék tehát a saját felelősségére repül. Kiskorúaknak a repülésben való részvétele, csak szülői, illetve gyámi be-
leegyezés alapján lehetséges, ugyanígy a kártérítési felelősséget kizáró nyilatkozatot is tar-
toznak, illetve a gyám aláírni. (10.270—122. M. E. 19. §.)*

*A körrendelettel elláttam: a Magyar Aero Szövetséget, rajta keresztül valamennyi vi-
torlázó repülést végző és ilyen kiképzést fenntartó egyesületet, valamennyi repülőtér vezetősé-
gét...*

vitéz Hány László ezredes s. k.”

„ M. kir. Légügyi Hivatal Vezetője.

160.533/le. V. 1939.

Motornélküli) kiképzés és oktatói minősítés tárgyában rendelet.

KÖEEENDELET.

*A légitárművek vezetői stb. kiképzéséről szóló 45.975/IX./ 1923. K. M. számú rendelet
11–13. §-aihoz, a m. kir. Légügyi Hivatal az alábbiakat rendeli:*

1. §. Motornélküli repülő kiképzést végezni csak felelős oktató jelenlétében szabad.

*2. §. Oktató az, akit a magyar kir. Légügyi Hivatal ilyennek elismer és részére szak-
szolgálati igazolványt, (oktatói bizonyítványt) állít ki.*

3. §. Az oktatók képzettségük szerint az alábbi fokozatokba nyernek beosztást:

*a) Főoktató az, aki teljesítményei és főleg tapasztalatai alapján a m. kir. Légügyi Hi-
vatal ezzel a címmel felruház. Rendelkeznie kell, legalább I. fokú motoros repülőgépek vezeté-
sére jogosító szakszolgálati engedéllyel, a Magyarországon alkalmazott összes vitorlázó ki-
képző rendszerek (lejtőmenti, csörlő és repülőgép vontatásos stb.) oktatására jogosító képzet-
séggel, lehetőleg vitorlázó teljesítmény repülő jelvényvel.*

*b) Oktató. Legalább a vitorlázó »C« vizsgával, illetőleg csörlő rendszerű u. n. hivata-
los »B«, tehát a »B II.« néven ismeretes vizsgával kell rendelkeznie és képesítéssel kell bírnia,
úgy a lejtőmenti, mint a csörlő vontatással folytatott repülés oktatására. Ennek megfelelően,
egy a m. kir. Légügyi Hivatal felügyelet alatt álló oktató tanfolyam sikeres elvégzését kell iga-
zolni. Ott, ahol két, vagy több oktató van foglalkoztatva a korban és tapasztalatban legjobbat
egyesülete vezető oktatói tisztséggel ruházhatja fel.*

*c) A főoktató, illetve oktató mellett segédoktató is működhet, kinek az alakulatnál al-
kalmazott rendszernek megfelelő »C«, illetve »B II.« vizsgával kell rendelkeznie és csak főok-
tató, vagy oktató felelősége mellett fejthet ki működést.*

*d) Csörlőkezelő csak legalább segédoktatói fokozattal rendelkező egyén lehet. Képesí-
tési m. kir. Légügyi Hivatal megbízottjának jelenlétében eszközölt vizsga alapján, ,a m. kir.
Légügyi Hivatal csörlőkezelői bizonylattal ismeri el.*

Az oktatásra jogosultak végleges névsorát a jelen rendelet 2. számú melléklete tartalmazza. A névsort a m. kir. Légügyi Hivatal időről-időre kiegészíti.

Addig is, míg tanfolyamokon kiképzett személyzet kellő számban rendelkezésre nem áll, a m. kir. Légügyi Hivatal bizottsági levizsgáztatás alapján, az a), b), c) és d) alatti fokozatokra, tehát csörlőkezelésre is kivételesen olyan egyéneket is képesíthet, kiknél valamely feltétel jelenleg hiányzik. A bizottságba a m. kir. Légügyi Hivatal 2 tagot küld. a Magyar Aero Szövetség egy tagot küld ki. Elnök a m. kir. Légügyi Hivatal kiküldöttjeinek rangban idősebbike.

Az oktató személyzetnek kiadott bizonyítvány mintát, a jelen rendelet 3. számú melléklete tartalmazza.

4. §. A motornélküli repülésben elérhető fokozatok (»A«, »B« és »C« vizsga) igazolása további intézkedésig az alábbiak szerint történik:

Az »A« és »B« vizsga segédoktató, – a »C« vizsga csak oktató jelenlétében történhet.

A 4. §-ban foglalt vizsgák feltételeit, az 1. és az 1/a. melléklet tartalmazza.

Az 5. §. motornélküli repülőgéppel repülőtér körzetéből csak az távozhat, aki erre jogosító szakszolgálati engedéllyel bír. A Szakszolgálati engedélyt a m. kir. Légügyi Hivatal adja ki az alábbi feltételekkel:

Hatósági orvosi bizonylat, hogy az engedélyt kérő repülésre orvosilag alkalmas.

Sikeres »C« vizsga letétele után 5 repülés 60 perc összidővel, – az (indulási pont magasságát minden repülésnél legalább 5 percig kell megtartani és végül egy 50 méter átmérőjű célkörben kell leszállani. A repülések alkalmával gépsérülésnek nem szabad előfordulnia.

Ezeket a repüléseket a főoktatónak, illetve az oktatónak kell okmányszerűen igazolnia. Az okmányt a vizsga jegyzőkönyvhöz kell csatolni.

E gyakorlati követelmények mellett a főoktató, illetve oktató igazolni tartozik, hogy a szolgálati engedélyt kérő, az alábbiak tekintetében teljes tájékozottsággal bír:

A vitorlázó repülés alapismeretei.

A vitorlázógépek üzembiztonságának megítélése.

A repülés alatti magatartás.

A légáramlás és annak hatása a vitorlázó repülésre.

A Magyarországon érvényben lévő közlekedési szabályok.

A fenti elméleti tudnivalók tekintetében tájékoztatást az 1/b. számú melléklet nyújt.

Arról, hogy a szolgálati engedélyt kérő a fenti ismeretek birtokában van-e, a m. kir. Légügyi Hivatal vizsgabizottság előtti vizsga letételével is meggyőződhet, illetve a szakszolgálati engedélyt kérőt ilyen vizsga letételére utasíthatja. A bizottságot a m. kir. Légügyi Hivatal esetről-esetre állítja össze.

6. §. *Műrepülést nyilvánosság előtt motornélküli repülőgéppel csak az végezhet, akit a m. kir. Légügyi Hivatal erre jogosító szakszolgálati engedélynek birtokában van.*

Az engedély megszerzésének feltételei:

a) *motornélküli repülőgépek vezetésre jogosító érvényes szakszolgálati engedély.*

b) *Bizottság' előtt tett vizsga, melynek anyaga: kb. 1000 méter magasságban túldöntött fordulók, dugóhúzó 2–3 pördüléssel, bukfenc felfelé éles 180 fokos forduló, lehetőleg emelkedve balra, bukfenc felfelé, – éles 180 fokos forduló lehetőleg emelkedve jobbra, bukóforduló tetszés szerinti irányban csúsztatások jobbra-balra leszállás 100 méteres körzetben.*

7. §. *Az 5. és 6. §-okban említett szolgálati engedélyk érvényessége a naptári évre szól.*

A szakszolgálati engedély csak akkor hosszabbítható meg, ha a kérelmező, gyakorlatban létét, illetve azt igazolni tudja, hogy repülései folyamatoságában összefüggő 6 hónapot meghaladó szünet nem állott be, testi állapotában pedig változás nincs. A gyakorlatban létet az egyesület a testi alkalmasságot a hatósági orvos állapítja meg.

Szakszolgálati engedélyeket, meghosszabbítás céljából a m. kir. Légügyi Hivatalhoz kell a fenti igazoló okmányok kíséretében évente március 15-ig felterjeszteni.

A 8. §. az 5. §-ban említett szakszolgálati engedély külalakja megegyezik a motoros repülőgépek vezetésére jogosító szakszolgálati engedéllyel az alábbi eltérésekkel.

A »Szakszolgálati engedély« 1. oldalán a felső sarokban piros tintával: »vitorlázó« felírás olvasható.

Ugyancsak az első oldalon a zárójelben foglalt adatok,

(utasnélküli repülő stb.) töröltetnek, helyükbe »vitorlázó repülő« megjelölés kerül.

A 6. §-ban foglalt képesítés megszerzését a szakszolgálati engedély 4. (üres) oldalán az alábbi záradék tünteti fel.

»Motornélküli repülőgéppel műrepülésre jogosult«. Aláírás és a m. kir. Légügyi Hivatal körbélyegzője.

Azok, akik motoros gép vezetésére jogosító szakszolgálati engedéllyel bírnak, külön szakszolgálati engedéllyel nem kerülnek ellátásra, ezeknél az 5. §-ban foglalt képesítés megszerzését a szakszolgálati engedély 4. oldalán az alábbi záradék igazolja:

»Motornélküli repülőgépnek repülőtéren kívüli vezetésére jogosult«. Aláírás és a m. kir. Légügyi Hivatal kör bélyegzője.

Motornélküli műrepülő jogosultságánál a záradék azonos a

8. §. 5. bekezdésében foglalttal.

9. §. Kétüléses vitorlázói repülőgépen utast csak az szállíthat, aki a m. kir. Légügyi Hivatalnak erre jogosító engedélye birtokában van.

Az engedély megszerzésének feltételei az alábbiak:

a) Legalább I. fokú motoros repülőgépek utassal való vezetésére jogosító és a 8. szakasz 6. bekezdése szerint »vitorlázó gépek vezetésére« érvényesített szakszolgálati engedély.

b) A »C« vizsga megszerzése után legalább 30 óra összidejű vitorlázó repülés legalább 25 felszállással, a kétülékes vitorlázói gépnek megfelelő teljesítményű gépen és 5 felszállás kétülékes vitorlázó gépen, holt teherrel.

Az utas vitelére jogosultságot a m. kir. Légügyi Hivatal a szakszolgálati engedélyben az alábbi záradékkal igazolja: »kétülékes motor nélküli repülőgépen utas vitelére jogosult«
Aláírás és a m. kir. Légügyi Hivatal körbélyegzője.

10. §. A vontatásos repülésre vonatkozólag az alábbiakat rendelem:

I.

Repülőgéppel vitorlázó gépet csak az vontathat, aki a m. kir.-. Légügyi Hivatal erre jogosító engedélyének birtokában van.

Az engedély feltételei:

a) Utas vitelére (jogosító, érvényes szakszolgálati engedély (sport, 2.).

b) Legalább vitorlázó »C« vizsga, melynek során a vontató pilóta a vontatott géppel, vagy ahhoz hasonló típussal legalább 2 felszállást végzett.

c) Annak igazolása, hogy legalább 10 vontató repülést – kedvezőtlen időjárási körülmények között is, – végzett

Az első bekezdésben említett engedélyek igazolására szakszolgálati engedélybe behelyezett betétlap szolgál, melynek szövege a következő:

»A m. kir. Légügyi Hivatal igazolja, hogy

..... motor nélküli repülőgépnek motoros repülőgéppel való vontatására képesített. A jelen betétlap csak a szakszolgálati engedéllyel együtt érvényes s hatálya a szakszolgálati engedélyével együtt jár le.

(Érvényes 19..... évi hó-ig.«

A betétlapon a szakszolgálati engedély kiadására jogosított, aláírása mellett a m. kir. Légügyi Hivatal körbélyegzője van.

A betétlap érvényességének meghosszabbítása a szakszolgálati engedéllyel együtt történik, mikor is igazolni kell, hogy az engedély tulajdonosa a meghosszabbítást megelőző egy év alatt legalább 5 vontató repülést végzett.

II.

Vontatásra, csak az a »C« vizsgával rendelkező pilóta kerülhet, aki a vontatásra kerülő géppel, vagy hasonló típussal legalább 1 órás időtartami, vagy 5 óra összidejű repülést végzett s előzőleg a vonatkozó repülést illetően teljes elméleti tájékozódást nyert. Motoros szakszolgálati engedéllyel bíró pilótáknak elegendő a vontatott típussal – időtartamra való tekin-

tet nélkül – 5 felszállást igazolni. Az egyesületek felelős oktatóinak kötelessége, hogy a vontásra kerülő alkalmasságáról meggyőződjenek.

11. §. A vitorlázó repülők testi alkalmasságát illetően a m. kir. Légügyi Hivatal az alábbiakat rendeli:

a) vitorlázó repülő kiképzésben csak az részesülhet, akit orvos erre alkalmasnak nyilvánít.

b) Az 5–6., 9. és 10. §-okban említett szakszolgálati engedélyt csak az nyerhet el, akit a m. kir. KOVI, illetve a megbízott hatósági orvos erre testileg alkalmasnak talál.

Az orvosi vizsgálatokról az orvos, illetőleg a ROVT repülő orvosi vizsgálati könyvecskét állít ki.

Az orvosi vizsgálat minden naptári év első két hónapjának tartama alatt megisméteendő. (Ellenőrző orvosi vizsgálat). Ugyancsak meg kell ismételni a vizsgálatot abban az esetben, ha a vitorlázói repülő, (növendék) az év folyamán olyan sérülést szenvedett, mely a repülésre való alkalmasságát kétségessé teszi.

12. §. Jelen Rendelet, mely az e tárgyban korábban kiadott 468.600/14. b.–1938. sz. körrendeletét, valamint a repülőgép, vontatására vonatkozó 83.458/14. b.–1937. sz. (1. sz. Légiforgalmi rendelet) rendeletet hatályon kívül helyezi, 1939. évi július hó 1-én lép életbe.

vitéz Hány László ezredes s. k.”⁴⁴

A következő képen a LÜH által képesített új oktatók, segédoktatók, csörlőkezelő oktatók névsora látható.⁴⁵

Aztán Miklós László, az ózdiak kiváló cserkészrepülője, a lengyelországi táborozás után egy hónappal, Kun Kálmánnal együtt, már a hármashatárhegyi oktatóképző tanfolyamon van.

„Beszámoló az 1939. szeptember hó 4-től 14-ig rendezett hármashatárhegyi oktatóképző tanfolyamról

Az oktatóképző tanfolyamot a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap anyagi támogatásával a Magyar Aero Szövetség megbízásából a vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep rendezte meg és bonyolította le.

A tanfolyam vezetősége az alábbi volt:

Az elméleti kiképzés a tanfolyam vezetőségén kívül meghívott előadók végeztek. Előadást tartottak:

⁴⁴ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám) 1939-08-01 / 8. szám

⁴⁵ Magyar Szárnyak 1939. 1939 06. 01.

A m. kir. Légügyi Hivatal által képesített s igazolvánnyal ellátott motornélküli repülő oktatói kar névjegyzéke 1939. június 1-ével:

folyó- szám	N É V	vizsga- fok	foglalkozás	egyesület	minősítés	k é p e s í t é s		Tanf.
						rendszer	fokozat	
1.	Almássy László	II. C	magánzó	—	főoktató	minden	összes	
2.	Bernard Mátyás	II. C	ny. alezr.	Movero Bp.	tb. főoktató	lejtő	a, b, c	
3.	vitéz Hefty Frigyes	III. C	thtts.	I.ÜH	főoktató	minden	összes	
4.	Rotter Lajos	D II.	g. mérn.	MSrE	főoktató	minden	összes	
5.	Steff Tibor	D II.	sz. mérn.	Cserk. Bp.	főoktató	minden	összes	
6.	Tatarek Béla	D	tisztv.	Gamma	főoktató	minden	összes	
1.	vitéz Bogay Kamill	C	szds.	Szentos	oktató	csörlő	a, b	E
2.	Bollmann Béla	C	gm. hallg.	MSrE	oktató	lejtő	a, b, c, d	
3.	Danovszky Ferenc	C	—	Rómaifürdő	oktató	lejtő	a, b, c	
4.	vitéz Désy Mihály	III. C	hdgy.	Szombathely	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E
5.	dr. Doleviczény Ferenc	D	—	Cserk. Bp.	oktató	lejtő	a, b, c, d	E
6.	Fábián Aladár	II. C	ntv.	Miskolc	oktató	lejtő	a, b, c	
7.	Hédl Sándor	C	tvő.	Pamutipar	oktató	lejtő	a, b, c	E
8.	Jancsó Endre	II. C	sz. gm.	BSE	oktató	lejtő, vont.	a, b, c, d	
9.	dr. Kertész László	C	tvő.	Gyöngyös	oktató	minden	összes	E, G
10.	Király János	C	tvő.	Gyöngyös	oktató	lejtő	a, b, c	
11.	Kovács Aladár	I. C	gk. vez.	Beszéktart	oktató	lejtő, vont.	a, b, c, d	E
12.	M. Kovács Jenő	III. C	g. mérn.	Ganz	oktató	lejtő	a, b, c	E
13.	Laicha László	C	tvő.	Movero Bp.	oktató	lejtő	a, b, c	E
14.	Makkai Lajos	C	—	Beszéktart	oktató	lejtő, vont.	a, b, c	
15.	Massányi Sándor	C	tvő.	Szentos	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E
16.	Mehlhöffer Albert	C	—	Icarus, Göd	csörlő kez.	lejtő, csörlő	a, b, c	
17.	Némegy József	C	testa. tan.	BSE	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E
18.	vitéz Paál Lajos	C	—	Movero Bp.	oktató	lejtő	a, b, c	E
19.	Rubik Ernő	I. C	mérnök	Esztergom	oktató	lejtő, vont.	a, b, c	
20.	Schneider Emil	C	adóell.	Szolnok	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E, G
21.	Somkuti Gyula	C	rend. tv.	Cserk. Bp.	oktató	lejtő	a, b, c	
22.	Szabados József	B	vtvő.	Sopron	oktató	lejtő	a, b	E
23.	Szabó István	D	—	MÁV Aero	oktató	minden	összes	G
24.	Szokolay András	C	gm. hallg.	MSrE	oktató	lejtő, vont.	a, b, c, d	
25.	Szőnyi József	C	g. mérn.	Movero Bp.	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	
20.	Schneider Emil	C	adóell.	Szolnok	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E, G
21.	Somkuti Gyula	C	rend. tv.	Cserk. Bp.	oktató	lejtő	a, b, c	
22.	Szabados József	B	vtvő.	Sopron	oktató	lejtő	a, b	E
23.	Szabó István	D	—	MÁV Aero	oktató	minden	összes	G
24.	Szokolay András	C	gm. hallg.	MSrE	oktató	lejtő, vont.	a, b, c, d	
25.	Szőnyi József	C	g. mérn.	Movero Bp.	oktató	lejtő, csörlő	a, b, c	
26.	Tasnádi László	D II.	sz. gm.	MSrE	oktató	lejtő, vont.	összes	
27.	Török Ödön	D	tvő.	Cserk. Bp.	oktató	lejtő, vont.	összes	
28.	Kököny Béla	C	géplak.	Diósgyőr	oktató	lejtő	a, b, c	
1.	Bouczek József	C	tvő.	Movero Bp.	segédoktató	lejtő	a, b	G
2.	Földházy Antal	I. C	tvő.	Gamma	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b	E
3.	Guelminó László	C	egy. halg.	Tud. Egy.	segédoktató	lejtő	a, b, c	E
4.	Eörsi Nagy Lajos	C	gm. hallg.	MSrE	segédoktató	lejtő	a, b	
5.	Hepper Inre	C	műszerész	Icarus, Göd	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b, c	G
6.	Horváth Ferenc	D	—	MÁV Aero	csörlőkezelő	lejtő, kez.	a, b	G
7.	Huber István	C	gm. hallg.	MSrE	segédoktató	lejtő, kez.	a, b	E
8.	Kertész Károly	C	—	Rómaifürdő	segédoktató	lejtő	a, b, c	E
9.	Kun Kálmán	B	géplak.	Özd	segédoktató	lejtő	a, b	
10.	Kaiser Pál	C	gm. hallg.	MSrE	segédoktató	lejtő	a, b	G
11.	Miklauzich István	C	—	Cserk. Bp.	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b	G
12.	Németh György	C	—	Cserk. Bp.	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b	
13.	Karsay Endre	C	tisztv.	13. Ezerm.	segédoktató	lejtő	a, b, c	
14.	Rechnitzer János	C	tisztv.	Pamutipar	segédoktató	lejtő	a, b	G
15.	Ozsdolay György	D	—	Cserk. Bp.	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b, c	E, G
16.	Schlett László	C	tanuló	Esztergom	segédoktató	lejtő	a, b, c	G
17.	Teren János	C	tisztv.	Győr	segédoktató	lejtő, csörlő	a, b	E
18.	Tóth Bertalan	C	—	Sárospatak	segédoktató	lejtő	a, b	E
19.	Gadnay László	C	tisztv.	Miskolc	segédoktató	lejtő	a, b	
Csörlőkezelő oktatók:								
folyó- szám	N É V	foglalkozás	vizsga- fok	egyesület	minősítés	megjegyzés	Tanf.	
1.	id. Csermely Károly	autóker.	—	Icarus iskola	csörlőkezelő okt.			G
2.	ifj. Csermely Károly	autóker.	B	Icarus iskola	csörlőkezelő okt.			
3.	Horváth Ferenc	mechanikus	B	Szombathely	csörlőkezelő			E
4.	Juhász Andor	technikus	B	Zalaegerszeg	felt. csörlőkezelő, felt. s. okt.			E, G

Rotter Lajos:

Repülés és repülő oktatás.

Czirmay Zoltán:

Motoros repülőtéri rend.

Tóth Géza:

Meteorológia.

Szokolay András: Műszaki ismeretek.

Tardós Béla: Oktatástan.

A 10 napos táborozás folyamán az előirányzott elméleti és gyakorlati munkarendet teljes mértékben sikerült betartani és a mindvégig kedvező időjárás segítségével be is fejezni.

A napirend az alábbi volt:

6 ó.	00 perc	ébresztő.
6 ó	30 perc	sorakozó, reggeli ima, parancskiadás.
1 ó	00 perc	reggeli.
7 ó	30 perc	repülő üzem megkezdése.
12 ó	30 perc	a repülő üzem befejezése.
13 ó	00 perc	ebéd.
14 ó	00 perc	elméleti előadás.
15 ó	00 perc	repülő üzem megkezdése.
18 ó	00 perc	repülő üzem befejezése.
19 ó	00 perc	vacsora.
21 ó	00 perc	takarodó.

Vezető: Stef Tibor.

Helyettese: Török Ödön.

Gazdasági vezető: Danovszky Ferenc.

Gépkecsesi vezetők, szakmunkások és telepőr.

A tábor munkarendje az alábbi volt:

1939. szept. 4. hétfő,

d. e.: Kezdő iskolázás. Csűrőgyakorlatok, csúszások.

D. u.: Kezdő iskolázás. Csúszások, ugrások.

Szept. 5. kedd,

d. e.: Kezdő iskolázás. 10–12 mp-es repülések.

D. u.: Kezdő iskolázás. A vizsgarepülések oktatása.

Szept. 6. szerda,

d. e.: Haladó iskolázás „A”–„B” vizsga közötti forduló gyak.

D. u.: Haladó iskolázás „A”–„B” vizsga közötti forduló gyak.

Szept. 7. csütörtök,

d. e.: „B” vizsgarepülések, fordulósok, célleszállások.

D. u.: „B” vizsgarepülések, fordulósok, célleszállások.

Szept. 8. péntek,

d. e.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen „A” vizsga terepen.

D. u.: A működő egyesületek kiképzésének tanulmányozása.

Szept. 9. szombat,

d. e.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen „B”–„C” vizsgaterep.

D. u.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen „B”–„C” vizsgaterep.

Szept. 10. vasárnap,

d. e.: Válogatott feladatrepülések.

D. u.:	<i>A működő egyesületek kiképzésének tanulmányozása.</i>
Szept. 11. hétfő,	
d. e.:	<i>Válogatott feladatrepülések.</i>
D. u.:	<i>Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.</i>
Szept. 12. kedd,	
d. e.:	<i>Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.</i>
D. u.:	<i>Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.</i>
Szept. 13. szerda,	
d. e.:	<i>Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.</i>
D. u.:	<i>Válogatott feladatrepülések, Fokozott elméleti előkészítés.</i>
Szept. 14. csütörtök,	
d. e.:	<i>Elméleti és gyakorlati vizsga.</i>
D. u.:	<i>Táborozás.</i>

Az oktatóképző tanfolyamra meghívást kaptak a m. kir. Lüh. 160.533 sz. rendeletében felsorolt segédoktatók, illetőleg a rendelet megjelenése óta segédoktatói szak- szolgálati engedéllyel bíró segédoktatók.

A jelentkezések alapján a tanfolyamra felvétellett 18 segédoktató, akik az alábbi eredménnyel végeztek:

A tanfolyamon az oktató jelöltek 181 felszállást végeztek 7 és fél óra repülési ószidővel. Vitorlázó repülésre csak két fél nap volt alkalmas és akkor is csak a legjobban gyakorolt repülők tudtak huzamosabban fennmaradni. A leghosszabb vitorlázás 2 és fél óra volt.

Géptörés vagy gépsérülés a tanfolyama alatt nem volt! Használatban volt 2 drb Tücsök, 2 drb Vöcsök és 2 drb Pilis típusú motornélküli repülőgép.

A tanfolyam költségeire előirányzott összeg elégnék bizonyult, sőt némi megtakarítás is mutatkozott.

*Stef Tibor*⁴⁶

Sor- szám	N é v	Rep. vizsgafok	Egyesület	Vizsga minősítés
1	Bognár Imre	C	Rómaifürdői Movero	jó
2	Bonczek József	C	Movero Budapest	kiváló
3	Gadnay János	B	Bükk-Mátravidéki Aero Club Miskolc	megfelelő (»C« vizsga megszerzéséig feltételes)
4	Gecső Pál	C	Ganima Sp. E.	kiváló
5	Hepper Imre	C	Danuvia Sp. E.	megfelelő
6	Karsay Endre	C	13. sz. Ezeremester Cserk. Rep.	jó
7	ifj. Kemény Sándor	C	Cserkészrepülők Budapest	kiváló
8	Kertész Károly	D	Rómaifürdői Movero	megfelelő
9	Kun Kálmán	C	Cserkészrepülők Ózd	nem felelt meg, továbbképzésre utasított
10	Levin Richard	B	Cserkészrepülők Budapest	megfelelő (magyar állampolgárság megszerzéséig feltételes)
11	Major Ferenc	C	Cserkészrepülők Budapest	jó
12	Miklós László	C	Cserkészrepülők Ózd	jó
13	Paszterko Sándor	C	Műgyetemi Sr. E. Budapest	jó
14	Rechnitzer János	C	Pamutipari Cserkészrepülők Ujpest	jó
15	Sárszeghy Tibor	D	Cserkészrepülők Budapest	jó
16	Tóth Bertalan	C	Movero Sárospatak	megfelelő
17	Villányi József	C	Cserkészrepülők Budapest	igen jó
18	Weltzl Sándor	C	Tudományegyetemi Sp. E.	jó

⁴⁶ Magyar Szárnyak 1939.

1940 tavaszán ismét központi tábor csörlőoktatóknak, motorosrepülő oktatóknak, bár itt csak egy miskolci név lesz ismerős.

„ Április hó 3-án reggel kezdte meg üzemét Győrött az idei év első oktatóképző-tanfolyam

Tanfolyamvezető: Török Ödön.

Vezető helyettese és gazdasági vezető: Danovszky Ferenc.

Csőrlőkezelő szakoktató: Melhoífer Albert.

Vontatásos kiképzés vezetője (IV. 14–20.): Szilas (Stef) Tibor.

Az ország minden részében nagy erővel meginduló motornélküli repülőképzés mindig több és több oktatót igényel s az e téren mutatkozó nagy hiányokat hivatott pótolni ez a tanfolyam. Nagyvárosaink jelentősebb része sík vidéken fekszik, egyébként is lejtőmenti oktatóink száma aránylag nagyobb s így a csörlőoktatók és esörlőkezelők kiképzése az első feladat.

A budapesti Cserkészrepülők, Pamutipari-repülők, Tudományegyetemi Sportrepülők és a BSzKRt Repülő Egyesület képviselőin kívül Baja, Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged, Szentes és Szombathely városok repülőegyesületei küldtek a tanfolyamra csörlőoktató és csörlőkezelő jelölteket.

A győri, debreceni, pécsi és szegedi jelöltek azonban egész különleges feladatot és egyúttal hivatást adtak a tanfolyamnak. Eljöttek e városokból a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképző kereteinek motoros oktatói, hogy képesítést nyerjenek a motornélküli oktatásra is. Igen nagy jelentősége van ennek! A jövőben motoros kiképzést csak az nyerhet, akinek motornélküli előképzése már van. Nem is kell tehát ecsetelni, hogy mennyire szükséges a motoros oktatóknak a vitorlázó repülésben is személyes tapasztalatokkal bírni. Szükséges ugyanannyira, hogy nemcsak betekintést kell nyújtani részükre a motornélküli repülésbe, hanem egy hat hétig tartó tanfolyam keretében a vitorlázó repülés minden fázisán keresztül mennek, hogy megtanuljanak elsősorban csörlőrendszerű indítással repülni, megtanuljanak csörlőautót kezelni, sőt, csörlőrendszerű oktatást végezni! A tanfolyam harmadik hetében kétszemélyes, majd egyszemélyes vitorlázógéppel motoros vontatásba kerülnek s ugyanekkor megtanulják motoros géppel a motornélkülit vontatni. A harmadik hét végén búcsút vesz a tanfolyam Győrtől, felköltözik a Hármashatárhegyre, hogy a jelöltek lejtőmenti vitorlázásban is gyakorolhassák magukat még további három hétig. Hat hét áll tehát rendelkezésre, hogy az eddig csak motoros oktatók motornélküli oktatókká is váljanak. Ez idő alatt természetesen a többi tanfolyamhallgatók is megszerzik a csörlőoktatói, illetve csörlőkezelői képesítést.

E sorok írásakor a tanfolyam már harmadik hetébe lépett s az előírt munkaterv pontos betartásával eljutott a motoros vontatásokig. Nem ment könnyen! Gondoljunk arra, hogy a tanfolyamhallgatók 50 %-a motoros oktató s még soha nem ült vitorlázó gépben. Kitűnő motorosaink nem nagy bizalommal nézegették a csendes, szerény fa- és vászonmadarakat, sőt egyikük-másikuk talán kissé megbántva is érezte magát, hogy neki ily »játékkal« kell foglal-

kozni. Kelletlenül sétálgattak a Tücsök, Vöcsök között, de amely mértékben emelkedtek a csúszások után ugrásokkal és siklásokkal mind magasabbra, oly mértékben növekedett lelkesedésük a vitorlázórepülés iránt. A hamarosan megszerzett »A« vizsga után lelkesedésük már határtalan volt s egymással versenyezve igyekeztek a »B« vizsga felé. Rövid idő alatt mindnyájan megszerezték!

Közben azonban nemcsak az ő oktatásuk folyik, hanem ők is oktatnak! Nemcsak egymást! Délutánonként kivonul a Győri Aero Club buzgó növendékserege, teljesen kezdőtől a legelőrehaladottabb »B« vizsgásokig s az oktatójelöltek már biztos kézzel vezetik őket mind feljebb és feljebb a felhők felé.

Elgy pár szám a tanfolyam eddigi munkájából:

Felszállások száma április 2-től 13-ig: 483. Repült idő április 2-től 13-ig: 8 óra 30 perc 15 másodperc. Vizsgák száma: 8 »A«, 8 »B«.

A leghosszabb repült idő termikvitorlázással csörlésből 8 perc 32 másodperc, Mráz Gyula tanfolyamhallgató, motoros oktató által.

A tanfolyam munkájának üteméire e számok már eléggé rámutatnak, a végleges eredményről pedig a Magyar Szárnyak következő számában fogok írásban és képekkel is beszámolni.⁴⁷

„ Új erők a csörlőoktatói és csörlőkezelői gárdában

A győr–hármashatárhegyi csörlőoktató és csörlőkezelőképző tanfolyam eredményeképpen nagymértékben csökkent a csörlőrendszerű motornélküli repülő kiképzésnél fennállott oktató- és kezelőhiány.

Csőrlőoktatói képesítést nyertek: Cserba László, Bácskai Repülő Egyesület, Baja. Csinos József, Cserkészrepülők, Budapest. Gadnay János, Bükk-Mátrav. A. C., Miskolc. Guelminó László, Tudományegyetemi S. E., Budapest. Hédi Sándor, M. Pamutipari S. C., Újpest. Körmendy Vladimir, Kiképző keret, Pécs. Kőszegi Ferenc, Szolnokmegyei S. E., Szolnok. Malira Zolt, Kiképző keret, Pécs. Mráz Gyula, Kiképző keret, Pécs. Molnár Árpád, MÁV Repülők, Debrecen. Nagy Árpád, Kiképző keret, Debrecen. Nagypál Gyula, Délvidéki Aero C., Szeged. Sztipits Albert, Szolnokmegyei S. E., Szolnok. Térén János, Győri Aero Club, Győr. Tóth Mátyás, Délvidéki Aero Club, Szeged. Dr. Walter Tibor, Délvidéki Aero Club, Szeged.

Csőrlőkezelői képesítést nyertek: Hédi Sándor, M. Pamutipari S. C., Újpest. Körmendy Vladimir, Kiképző keret, Pécs. Makra Zolt, Kiképző keret, Pécs. Massányi Sándor, Cserkészrepülők, Szentes. Molnár Árpád, MÁV Repülők, Debrecen. Mráz Gyula, Kiképző keret, Pécs. Varga Ferenc, V. n. Horthy István Vitorlázó Telep. Varga Vince, Győri Aero Club, Győr. Dr. Walter Tibor, Délvidéki Aero Club, Szeged.

⁴⁷ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-05-01 / 5. szám

A tanfolyamot sikerrel végezték és 1 évi segedoktatói működésük után automatikusan oktatókká válnak: Béltehy Sándor, BSzKRt. Sportrepülő, Budapest. Melhoffer József, Győri Aero Club, Győr. Neményi Miklós, Szombathelyi Aero Club, Szombathely.

A tanfolyam három első hetében a Győri Aero Club vendégszeretét elvezte. Az egészen új hangárba a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak a tanfolyamra rendelt gépei kerültek először. A jelöltek elhelyezése az egyik laktanyában történt, az étkezés pedig a repülőtértől pár percnnyire levő parkban lévő kiránduló-vendéglőben.

Mindennap már hajnalban robogtak ki az autók a városból, hogy a tanfolyamhallgatókat a repülőtérre vigvék. Ment is aztán a munka jó ütemben egész estig, hacsak nem eredt el az eső, vagy nem kaptunk túlerős szelet. A három hét alatt 15 üzemnapot tartottunk. A tanfolyamhallgatók motorosoktatókból álló része, kik a vitorlázásban még teljesen kezdők voltak, ezalatt az oktatás és csörlőkezelés gyakorlásával párhuzamosan az »A« és a »B« vizsgát is megszerezték. A harmadik héten már repülőgépvontatást is végzett minden tanfolyamhallgató. Az újdonsült vitorlázóktól nem egy szép termikvitorlázást láttunk!

Április 20-án a M. kir. Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség bizottsága lefolytatta a gyakorlati vizsgákat. Ezzel a tanfolyam első fele lezárult.

Még e nap délutánján repülőgépestül és csörlőautóstul együtt elköltöztünk Győrből. Meg kell itt állnom egy pillanatra! Megállni azért, hogy a tanfolyam nevében ezúton is megköszönjem a Győri Aero Club vezetőségének kiváló vendégszeretetüket, amellyel bennünket körülvettek s azt a készséget, melylyel az üzem akadálytalan menetét mindenkor elősegítették.

A negyedik hét első napját már a Hármashatárhegyen töltöttük. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap nemrégiben felavatott »Pilótaotthon«-ában voltunk az első lakók. Magasan a város felett, fenyvesektől körülvéve, egy »igazi« házban! A csörlőoktatók lejtőmenti munkájának az volt a célja, hogy elsősorban a motornélküli repülés minden ágát megismerjék, másodsorban pedig, hogy mindnyájan »0« vizsgát is tehessenek. A jelöltek nagy várakozással tekintettek a lejtőmenti három hét elé, azonban az esős, rossz időjárás nem engedte teljesen kihasználni a rendelkezésre álló napokat. Csak 12 üzemnap tartására volt lehetőség, de ezalatt a pár nap alatt minden »B« vizsgásunk megszerezte jelvényéhez a harmadik sirályt is. Az utolsó napokban már 1–2 órás repülések voltak s Pilissel 2000, Vöcsökkel pedig 1200 méter indulási hely feletti magasságot is elértek a hat héttel előbb a motornélküli repülésben még teljesen kezdők.

A hármashatárhegyi tartózkodást egyúttal arra is felhasználtuk, hogy a fővárosban lévő kiváló szakembereket előadások tartására kérjük fel. Előadásokat tartottak:

Április 28-án, Rotter Lajos: A vitorlázórepülés magasiskolája.

Április 29-én, Szilas Tibor: A repülés jogi szabályai.

Április 30-án, Szilas Tibor: Légi közlekedés.

Május 1-én, Tasnády László: Teljesítményrepülés.

Május 3-án, Tardós Béla: Az oktatás.

Május 6-án, dr. Tóth Béla: Meteorológia.

Május 7-én, Szilas Tibor: Aerodinamika. Gépismeret.

Május 10-én, Jancsó Endre: Anyagismeret. Ejtőernyőkezelés.

Elméletiekben is felkészülve indultak a jelöltek a második vizsgának a Hármashatárhegyen és mind sikerrel jutott túl rajta.

A tanfolyam 42 napja közül üzemnap volt: Győrben 15 nap, 711 felszállással, 25 óra 51 perc 26 másodperc összidővel, Hármashatárhegyen 12 nap, 89 felszállással, 27 óra 18 perc, 22 másodperc összidővel. Összesen 27 üzemnap, 800 felszállás, 53 óra 9 perc 48 másodperc.

A tanfolyam alatt végzett vizsgák száma: 9 »A«, 9 »B« és 10 »C«.

Az új csörlőoktatók és kezelők most már teljesen felkészülten indulhatnak a nagy munkának: »Minden magyart repülővé tenni!«

Danovszky Ferenc⁴⁸

A leírásból látszik a munka minősége. Az is természetesen, hogy e képzést is olyan alapokra helyezték, amely biztosítja – az addig sem alacsony színvonalú oktatás – nívójának emelését, azáltal, hogy egységes, jól átgondolt elveknek megfelelően történnek ezek.



Hármashatár-hegy táborozás, sajkókápolnai sportrepülők. Balról: Bogdanovics Kálmán, oltész Bertalan, Kökény Béla, Huszthy Mihály⁴⁹

Miklós László jó minősítéssel oktató lett, Kun Kálmánt viszont továbbképzésre utalták.

1940 elején a felhívás történt csörlőoktatói képzésre.

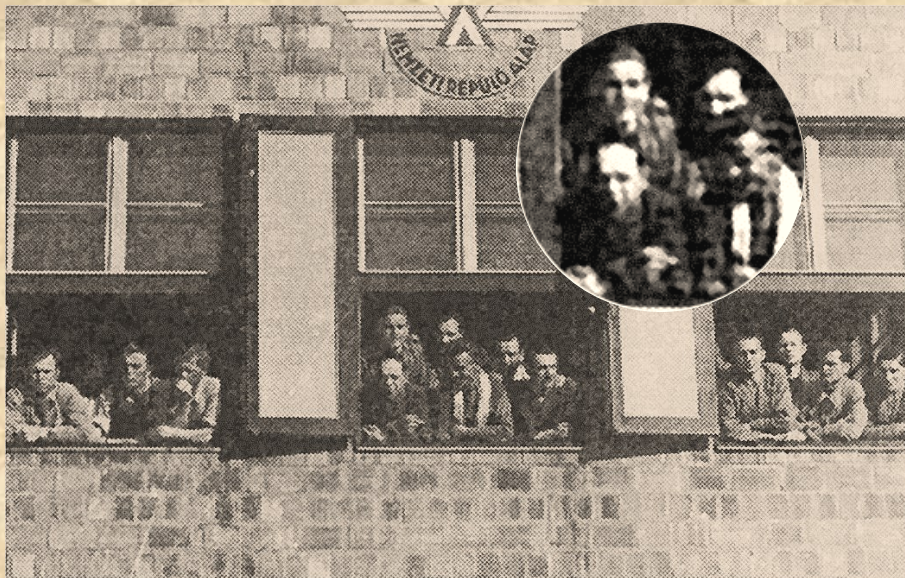
„CSÖRLŐOKTATÓI TANFOLYAMOT RENDEZ A MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

A MAESz január hónapban az A kategóriába tartozó vitorlázó egyesületek részére 4 hetes csörlő oktatói tanfolyamot rendez, melyre a B kategóriába tartozó egyesületek is küldhetnek oktatói kiképzésre jelentkezőket. A tanfolyam költségeit (elhelyezést és oktatást is) a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap fedezi.

⁴⁸ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-06-01 / 6. szám

⁴⁹ Nos, itt nem tudjuk, hogy Huszthy Mihály ózdiként, vagy sajkókápolnaiként van-e a táborban? A miskolci sportrepülés története 1.

A MAESz az egyesületeket külön felszólítja jelentkezésre.”⁵⁰



Hármashatár-hegy táborozás.

Középső ablak, balról a második álló alak Huszthy Mihály⁵¹

Központi cserkész repülőtáborról szól a következő híradás, ózdiak részvételével is, 1940 nyarán.

„ Repülőtábor diákok részére.

A középiskolai tanulók repülőképzése érdekében a magyar cserkészszövetség repülőtábort rendez Esztergomban. Az első kiképző tábort a diákság részére június 22-től július 17-ig, a másodikat július 15-től augusztus 8-ig rendezik meg. Jelentkezés cserkészrepülők címére (Budapest, V., Nagy Sándor utca 6,

Cserkészház) küldendő, ahol minden szükséges felvilágosítást megadnak. A kiképzésen a diákok mellett cserkészek is résztvehetnek. A harmadik kiképző tábort augusztus 9-től szeptember 4-ig Esztergomban, kizárólag cserkészek részére tartják meg. A nagyszabású érdeklődés miatt a jelentkezéseket sürgősen kell a megadott címre beküldeni.”⁵²

„ Cserkészrepülők tábora

A Cserkészrepülők ezidén is, mint minden esztendőben, Esztergomban tartanak országos táborozást. A haderőn kívüli repülő előképzés fontosságát átérezve, célunk minél több ifjút nyerni a repülésnek. Különösen a diákság köréből toboroztuk növendékeinket. Előző országos toborzásain eredményeképpen nemcsak a fővárosból, hanem a vidékről is sokan jelentkeztek táborainkra.

⁵⁰ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám) 1940-01-01 / 1. szám

⁵¹ A miskolci sportrepülés története 1.

⁵² Uj Magyarország, 1940. június (7. évfolyam, 122-146. szám) 1940-06-09 / 129. szám

Első táborunk június hó 26-án kezdődött. Talán a korai kezdetnek tulajdonítható, hogy csak 24 növendék jelentkezett. A kiképzés már az első napon megindult. Két csoportra osztottuk a növendékeket, így az egyenként 12 főből álló csoportok könnyen voltak mozgathatók. A kiképzési rendszerrel kapcsolatban az alábbi tapasztalatokat szereztük. Ma már szabály, hogy 30 starton alul nem szabad »A« vizsgára bocsátani a növendékeket akkor sem, ha különös rátermettséget tanúsít is a repülésben. Az utóbbi időben sokat gondolkoztam azon, hogyan lehetne a géptöréseket minimumra csökkenteni; arra a meggyőződésre jutottam, hogy a géptörések – legalább is eleinte – a kiképzés első fázisában azért vannak, mert a növendékek nincsenek lelkileg felkészülve a repülésre. A legfontosabb tehát, hogy az úgynevezett startlázat kiküszöböljük, a startolás gyakoriságával megszüntessük. A gumikötéllel való startolásnál zavaróan hat a növendékre a nagy gyorsulás. Az elindulás pillanataiban ezért nem tudja figyelmét összpontosítani, egyszerűen nem emlékszik az indulás mozzanataira. Ez pedig könnyen oka lehet balesetnek, hiszen a repülésben az indulás szinte a legkritikusabb. A start öntudatos vezetésére csak gyakorisággal szoktathatjuk rá a növendéket. Kiképző táborunkban ezért minden kezdő növendék 8–10 »csúszást«-t kapott s valóban elértük azt, hogy mire a tulajdonképpeni repülésre került a sor, a növendékeink úgy ültek gépbe, mintha csak kerékpárra szálltak volna. Az ugrások száma szintén szokatlanul nagy, 10–15 volt fejenként. Vigyáztunk arra, hogy az első levegőbeemelkedéseket a növendék szinte ne is vegye észre. Ezzel kapcsolatban rá kell mutatnom egy alapvető hibára, mely az oktatásnál, sajnos, igen gyakori az, hogy különösen gyakorlatlan oktatók – a magassági kormány megfelelő beállításával akarják szabályozni az »ugrás« magasságát és távolságát. Nyomott kormánylyal indítanak! Az én tapasztalatom. ezzel kapcsolatban az, hogy a kormányt úgy kell a pilóta súlyához mérten beállítani,



hogy azzal a gép felemelkedve, rövid siklás után magától szálljon le. Az ugrás távolságát szabályozni pedig csak a gumikötél megfelelő mértékű kifeszítésével észszerű. Csak a fenti elvek szerinti kormánybeállítás mellett lehet ugyanis a gép mozgása természetes. Az ugráshoz jó kormánybeállítást adni nehéz feladat, de semmi esetre sem lehetetlen és csak gyakorlat kell hozzá. A sok ugrás és rövid siklás azt eredményezte, hogy a fiúk hamar megszokták a levegőben-mozgást, hosszabb siklásokra alig is volt szükség s néhány 15–20 mp-es siklás után felvihettük őket az »A« dombra, vizsgázni.

Igaz, hogy kb. 40 startja lett mindenkinek, mire megszerezte az »A« vizsgáját, de nyugodtan állíthatom, hogy azt, amit egy »A« vizsgástól meg lehet követelni, a növendékeink megtanulták.

A sok startot úgy szerezhette meg minden növendékünk, hogy az első napokban 4–5 felszállást juttattunk mindenkinek. Reggel négy órakor van ébresztő, 3/4 5-kor már starton állnak a gépek. Hat órakor kapnak a fiúk először enni, ez azonban még nem reggeli és csak azért adjuk, hogy ne éhgyomorral legyenek a reggeli üzemben. Reggel 10 óráig tart ez a korai üzem,

ezután van a reggeli étkezés, majd délig folytatjuk tovább a repülést. Ebéd 1 órakor van, utána pihenő és fürdés 4-ig. Uzsonna után kb. fél 5 órakor kezdjük a délutáni üzemet s ez tart este fél 8-ig, 8 órakor vacsora, 9-kor takarodó van. Ez röviden a napi munkarendünk, melyet csak kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett nem tartunk be, akkor azonban elméleti oktatással töltjük ki a repülésre szánt időt. Általában tehát napi tíz órát töltünk üzemben, hét óra alvás és hét óra jut táborrendezésre, szórakozásra, pihenésre.

Mivel vállalt feladatunk a nagyarányú kiképzés, gondoskodnunk kell megfelelő számú és jól képzett oktatói gárdáról is. Aki ismeri a magyar vitorlázó repülést, tudja, hogy a ma működő oktatók legnagyobb része cserkészrepülő, vagy legalábbis az volt s cserkészliliummal ékesített gépen tanult meg repülni. Az oktató képzés továbbra is célunk s ezért táborunkban alkalmat adunk az oktatás gyakorlására mindazon vitorlázó pilótáinknak, akik megfelelő repülő gyakorlattal bírnak és elméleti képzettségük is olyan mértékű, hogy mint oktatók számba jöhetnek. Táborunk tehát kettős célú: repülni és oktatni tanít.

Hogy valóban jó munkát végzünk, bizonyítják az eredmények: Első táborunkban 17 »A« vizsgát szereztek, 730 felszállással.

Második táborunk eredménye: 20 »A« vizsga, 11 »B« vizsga 140 felszállással.

Összesen a két táborban 2140 felszállást végeztünk és csak három esetben történt gépsérülés, vagyis 713 startra esik egy sérülés, de ezek mind néhány napon belül javíthatók voltak.

Táborunk szép eredménnyel folyik és szeptember 1-én ér véget.

Kemény Sándor⁵³

1940-ben ismét oktatóképző tanfolyam és tábor a hármashatárhegyi repülőtéren.

„ A hármashatárhegyi oktatóképző tanfolyam

Török Ödön főoktató vezeti a június hó 1-től 22-ig tartó lejtőmenti oktatóképző tanfolyamot a Hármashatár-hegyen, Kemény Sándor, a Cserkészrepülők vezetőoktatója veszi le válláról másodnaponként a ránehezedő felelősségteljes munka egy részét. 22 tanfolyamhallgató segédoktató dolgozik, tanul, repül szorgalmasan, hogy teljes felkészültséggel vállalhassa nagy feladatát, az önálló oktatást.

Az első napon a hallgatók a hármashatárhegyi egyesületek csoportjaihoz beosztva tanulmányozták az oktatás menetét, másnap pedig a tanfolyam is elkezdte üzemét.

Másnapra megjött a nem remélt szerencse: északkeleti szél. Kora reggel kiürültek már a hangárok és a gépek egymás után útnak indultak. Óriási munka volt. 22 emberrel néha 12–14 gépet mozgatni, melyeknek háromnegyedrésze a levegőben volt. Sőt 13 gép is repült egyszerre. Pihenésről, rendszeres étkezéstről szó sem lehetett. Olyan is volt, aki este hétkor szállt le és

⁵³ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-09-01 / 9. szám

kilenckor jutott az ebédhez. 18 óra összidő volt az első repülési nap teljesítménye. Sok repülés, sok fáradtság és mégis mindenki boldog, mindenki örül.

Öt napig tartott a kiváló idő s bár ezek közül három napon csak délig lehetett repülni, 11-en repültek ki az „öt órát”. Az első öt nap repülési összideje 166 óra.

Az oktatójelöltek repülési tudása nagymértékben emelkedett. Iskolavitorlázógépekből közép, sőt nagyteljesítményű gépekbe kerültek. A Tücskökön és Vöcskökön kívül 2 Pilis, 3 Meise-»Olimpia«, 1 Minimoa és 1 Göppingen 4 típusú kétszemélyes géppel repültek a tanfolyamon.

A szélcsendes napokon az oktatás gyakorlása volt a feladat, leginkább a teljesen kezdők oktatása, mivel ehhez szükséges a legnagyobb elővigyázat és gyakorlat.

Június 7 én indultak először távrepülésre a gépek. Délután megérkeztek a telefonjeleatések. Király István jelentkezett először: a távolság ugyan csak 28 km, de a magasság 1219 m. Török főoktató Székesfeérvár mellett szállt le és szép magasságot repült. Balatonújhelyről Konráth Lajos jelenti, hogy a tanfolyamon elsőként megszerezte az ezüstkoszorús jelvényt! Távolság 102 km, magasság 1377 m.

Június 11-én ketten indultak távolságra. Este jelentkezik Végegyháza. Óriási üdvrivalgás! Pozsgay László 195 kilométeres kiváló teljesítménnyel fejezte be »D« vizsgáját. Magassága 1380 méter. Most már nagyon várjuk Huszár András jelentkezését, indulása óta 8 óra telt el. Csak nem repült át a határon! Nem, nincs semmi baj! Szegedet jelenti a pesti telefonközpont. Huszár 170 kilométer berepülése után szállt le.

Az elméleti vizsgára a tanfolyam vezetőségén kívül Rotter Lajos, dr. Tóth Géza, Szilas Tibor, Tardos Béla, Jancsó Endre készítik elő a hallgatókat előadásaiikkal. Reméljük, hogy a tanfolyam hátralévő még napja is eredményes lesz az oktatónemzedék elméleti és gyakorlati tudásának gyarapítása szempont... »⁵⁴

Hefty Frigyes egy érdekes problémát feszeget a következő cikkében, amikor is kizárólag motorosrepülőket képeznek át vitorlázórepülésre, oktatásra.

„ Motoros pilóták vitorlázórepülő átképzése

A vitorlázó, tehát motornélküli repülés sajátosságai szükségessé teszik, hogy az iskola vitorlázórepülő kiképzése keretében foglalkoztatandó motoros pilóták megfelelő át – illetve kiképzésben részesüljenek. Tekintettel arra, hogy a vitorlázórepülőoktatás, pontosabban a siklórepülés tanítása nem a kétkormányos rendszer alapján történik, ahol az oktató saját vezetői készségét együttérzéssel adja át a növendéknek, hanem a növendék elindulása pillanatától kezdve teljesen önálló és csak az oktatójától a földön nyert oktatás alapján való vezetésre kényszerül, nem elegendő az oktatók egyéni repülő felkészültsége, hanem tevékenységüket elsősorban nevelő vonatkozásban kell kifejteniük. Erre való tekintettel át kell venniük mindazokat a gyakorlati ismereteket, amelyek a vitorlázórepülés sajátosságaiból adódnak s

⁵⁴ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-07-01 / 7. szám

amelyekkel – akár többéves – motoros repülő tevékenységük során eddig sohasem találkozhattak.

Nevelő készség kétségkívül elsősorban egyéni adottság s csak másodsorban szerezhető meg tanulás és gyakorlás útján. Annál inkább, mert a növendékek elbírálása és kezelése a teljes egyéni megítélést követeli meg.

Az eddigi gyakorlat azt mutatja, hogy – egyébként rátermett – személyek teljes értékű oktatóvá való kiképzése, illetve tudásuk kifejlesztése legalább két évi munkát igényel, sőt motoros előképzettséggel nem rendelkezőknél, ugyanolyan fokozat eléréséhez három év szükséges.

Az oktatókat elsősorban egyénileg helyes gépvezetésre kell átképezni. A motornélküli gép húzóereje kizárólag a nehezkedés, a sebességek megőrzése tehát, – bár nagyobb átmenettel – viszonylag mégis szűkebb lehetőségek között mozog. A vitorlázórepülés, illetve a motornélküli gép egyenletes siklásban haladása, az állandósult kényszerleszállás feltételezését adja, ahol tehát nem áll pillanatnyilag felhasználható és tetszésszerű mértékben alkalmazható húzóerő rendelkezésre, ha a számításba hiba csúszott volna be. Ezért az oktatóknak elsősorban le kell küzdeniük a vitorlázógéppel szemben megnyilvánuló bizalmatlanságukat, azt az elfogultságot, amely megfigyelés szerint a vitorlázással szemben minden motoros repülőnél általában megnyilvánul.

Ami a motoros repülőknél a vitorlázórepülés elsajátítása iránti készséget illeti, alig lehet általános érvényű szabályt felállítani. Elvileg természetesen előbb vagy utóbb mindenki jó vitorlázórepülővé válhat, mert a »szokás hatalom« elve a motorhoz szokott pilótákra sem vonatkoztatható fenntartás nélkül. A repülő általában két kategóriába sorozhatók: a fej- és érzékrepülő csoportjába, – az előbbieket pusztán intelligenciájukkal sajátítják el a repülést, míg az utóbbiak olyan magátólértetődő természetességgel találják rá a helyes gépvezetés nyitjára, mintha kezdettől fogva ezt idegezték volna be. A fejrepülő, aki műszerek után igazodik – későbbben, míg az érzék után repülő pilóta előbb jön a vitorlázórepülés nyitjára. Általában pedig elmondhatjuk, hogy a jó pilóták, tehát határozott készséggel rendelkező repülő átképzése különösebb gondot nem okoz.

Az egyénileg helyes repülésnél is fontosabb azonban a vitorlázóoktatás módszerének helyes elsajátítása és alkalmazása. A növendékek egyéniségének sajátosságai a vitorlázórepülésnél fokozottabban tűnnek ki s ahhoz a lelkiállapothoz való alkalmazkodás, amely az oktató kísérete nélkül egyedül felszálló és az önmagára utaltság érzésétől áthatott növendéket jellemzi, sokkal nehezebb feladat, mint a kétkonnányos oktatásnál, ahol a növendék biztonságérzete a mögötte ülő oktató jelenlétének tudatából táplálkozik.

A vitorlázóoktató a növendékeit a földről irányítja. Figyelme tehát állandóan lekötött és éberen kell kísérnie a növendék gépének minden mozdulatát. Jó helyzetmegítélőképesség révén válik csak lehetővé, hogy a növendék kapott feladata összhangban legyen rátermettségével, illetve addigi felkészültségével, mert hiszen nincs ott az oktató, aki a téves mozdulatokat javítja. Az egyedül repülő növendékbe önbizalmat kell öntenünk, biztonságérzetét szuggesztív úton fokoznunk. Pillanatnyi helyzetfelismerés és ahhoz való alkalmazkodás szükséges a helyes irányításhoz, mert a tanulás első időszakában lévő növendék repüléséért a felelősséget elsősor-

ban az oktató viseli. A növendékekre különös figyelem irányul, – a növendékek a repülést sportszerűen és nem hivatásszerűen űzik, így a dolog természeténél fogva a növendékek előrehaladásán és sikerén ma sokkal több múlik, mint a sportrepülőknél általában, szükséges tehát, hogy az oktató teljes értékű munkát fejtessen ki.

Az oktatóképzés két részre tagozódik – az átképzésre és a kiképzésre. Az átképzés, tehát a motornélküli repülőgép vezetésének elsajátítása, a kiképzendők jó átlag képességét véve alapul, következő ütemben történik:

Elméleti előképzés, amely az oktatótanfolyam elméleti anyagát öleli fel, de főszólyt a motoros és a motornélküli gépek szerkezeti és főleg repülésbeli különbségére, valamint a növendékekkel való bánásmód és nevelési vonatkozások ismertetésére helyezi. Az elméleti anyag ismeretere elvileg már csak azért is szükség van, mert az oktató csak úgy őrizheti meg a növendékekkel szembeni nélkülözhetetlen fölényét, ha tisztában van mindazon kérdésekkel, amelyek a kiképzés során és a kiképzésnek ebben a fokozatában felmerülhetnek. Ezt az elméleti előkészítést, kétségkívül megkönnyítik az oktatónak motoros repülő tevékenysége során szerzett ismeretei, amelyek módot nyújtanak arra, hogy az átveendő anyaggal könnyebben megbirkózzék.

A gyakorlati kiképzés tekintetében, motoros mivoltuktól függetlenül, végig kell repülniük az egész kiképzési tervezetet gépfajtákkal és felszállásokszámával egyetemben, mert csak így fogják a növendékek repülésének minden fokát helyesen megítélni tudni.

Meg kell tanulniuk tehát a nyitott iülésű Tücsök siklógép vezetését csak úgy, mint a vitorlázó- és teljesítménygépeket, annál is inkább, mert minden feladatot szükség szerint elő is kell repülniük s kifogástalanul végrehajtaniok.

Ennek az átképzésnek a során az oktatóknak rendkívüli önuralmat és fegyelmet kell tanúsítania s főleg le kell küzdeni azt az ösztönszerű fölényeskedést, amely a vitorlázórepülésnek, mint ismeretlen tényezőnek bizonyos fokú, indokolatlan lebecsüléséből származik. Csak az önmagának parancsolni tudó és feltétlen fegyelmezett oktató képes ugyanezt a fegyelmezettséget növendékeiktől is megkívánni. Ez a kíváncsóság természetesen nem nyilvánulhat meg katonás szigor kíméletlen alkalmazásában, mert a kiképző munkáját igen sok bajtársi érzésnek és szeretettel áthatott őszinte jóindulatnak kell irányítania.

A gyakorlati kiképzés kb. 12–14 üzemnapot vesz igénybe. A kiképzés során a repüléseket kísérő magyarázatok hivatottak az oktatás módszerének alapjait lefektetni. A munkaterv a következő:

1. üzemnap. A gép szerelésének, ellenőrzésének (műszaki felülvizsgálatának), a csörlőkocsi működésének, a csörlés menetének, a csörlés eszközeinek és használatának ismertetése. A főoktató bemutatja a siklógép repülését, az oktatójelöltek elvégzik vontatócsúszásaikat (mindkét sebességváltozatban).

2. üzemnap. Ismertető repülések a kétkormányos gépen (oktatójelöltek utasként). Ezután előbb 10, majd 20, végül 30 mp-en felüli egyenes siklások, legfeljebb 50 méter magasságból, a helyes siklászög és a földi megközelítésének gyakorlására; utána 3 előírt egyenes siklás nyomán az »A« vizsga letétele (Tücsök géppel).

3. üzemnap. Magas csőrlésből, 50–80–100–150 méter magasságból jobb- és balforduló és csavarsiklások gyakorlása célhelyezkedéssel. Vöcsök gépen. Folytatólag célleszállások.

4. üzemnap. A vitorlázórepülő körrendeletben előírt »B« vizsga letétele.

5. üzemnap. Egy-egy felszállás Cimborán (oktatójelölt vezeti). Magas csőrlésből fordulógyakorlatok és különböző helyzetből való leszállás gyakorlása Pilis vitorlázógépen.

6. üzemnap. Pilissel bukórepülés, bnkóforduló, lebegtetés, csnsztatás és célleszállás gyakorlása.

7. üzemnap. Felszállások Cimborával, előbb vezető, azután utas, illetve oktató ülésben (telefonhasználat) csőrlésből.

8. üzemnap. Oktató repülések Cimborán repülőgépvontatásban. Vontatásban való repülés gyakorlása, fejenként 2 felszállással.

9. üzemnap. Repülés vontatásban Pilissel. majd 2 felszállás M 22-vel újabb felszállás M 22-vel vontatásban 600–800 méterre, onnan műrepülés. (Bukfenc, orsó, hátonrepülés, znhanórepülés, dugóhúzó.)

10. üzemnap. Repülés vontatásban Pilissel. A vontatmány kedvezőtlen időben repül vagy magasságváltoztatást és fordulókat gyakorol, célleszállásokkal.

Motoros vontatásra átképzendők gyakorolnak a vontatógépen (3–3 felszállás), utána 2–2 vontatást végeznek (Pilisben gyakorlott vezető).

11. üzemnap. Repülés vontatásból Kevéllyel vagy más teljesítménygéppel (2–2 felszállás 400-ig). Vontatók az oktatók.

12. üzemnap. Vontatások Cimborával. Oktatók hátsó ülésben, mellsőben utas. Vontatásban és kétüléses géppel való repülésjogosultság vizsgája 2–2 felszállás keretében.

13. üzemnap. Oktatók repülése csőrlésből és repülőgépvontatásból, tetszésszerű feladattal. Pilissel vagy M 22-vel, lehetőleg hőlégezéssel (termikrepülések).

14. üzemnap. Repülőgépvontatásos felszállások hőlégvitorlázással, esetleg távrepülések.

A tulajdonképpeni átképzés első része, a motoros pilóták vitorlázóra szoktatása, a kéthetes táborzással befejeződött. Hátra van még a lejtő vitorlázás, amelyet különböző erősségű szélben, de főleg hosszabb időn át (legalább 2x1 órás repülés keretében) éppen úgy gyakorolni kell, mint a síkvidéki repülést, hogy a terep feletti áramlásokban való helyes gépvezetés módjait megismerjék s adott esetben motoros repülőútjaik során is hasznosítani tudják. Ezután kerül sor a jelöltek gyakorló idejének szolgálatára, amelynek során rendszeres üzemet folytató egyesületekhez, illetve keretekhez kezdetben megfigyelőként, majd oktató gyakornokként nyernek beosztást, hogy az oktatás gyakorlati és nevelési vonatkozásainak gazdag változatát megismerjék.

vitéz Hefty főoktató⁵⁵

⁵⁵ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-01-01 / 1. szám

A korabeli írásokból tudjuk, hogy *HMNRA* táborban Ózdról részt vett *Miklós László és Vámos József* is. *Háromashatárhegyi* repülőtáborról szóló hír, diósgyőri és ózdi cserkészrepülőikkel..

„ Az egyes nagyobb helységekben őrsvezetői, tisztjelölti, segédtszti és rajtszti taniolyamokat tartottak és különösen az egri Bervavölgyi cserkészparkban nagyobb tömegben vettek részt a fiúk és vezetők a vezetőképző táborozásokon, ami mind a fiatalabb erők bekapcsolódását, a fiatalabb vezetők kitermelését célozza...

A sikló és vitorlázó cserkészrepülés terén a diósgyőr-vasgyári 750. sz. és az ózdi Vas cserkészcsapat cserkészrepülői kimagasló és igazi honvédelmi célt szolgáló munkát végeztek, sőt az elmúlt év májusában a *Háromashatárhegyen* közösen önálló repülő táborozást is tartottak.

A ker. főtitkár az összesített jelentését azzal zárta, hogy meggyőződése szerint a lehetőségekhez képest, a cserkészkerület vezetősége, a kerület minden csapata egyedül és kizárólag a legszentebb magyar célnak szolgálva, jó cserkészmunkát végeztek...⁵⁶

Az oktatói központi táborok 1943-ban is folytatódtak, ezek ekkor már teljesen rendszeresek lettek.

„ VIZSGÁZNAK AZ oktatók

Az ország minden részéből összesereglett vitorlázórepülő segédoktatók továbbképzőtanfolyama elméleti és gyakorlati vizsgával zárult. A tanfolyam



Hefty Frici bá' a mintanövendék

lyam célja a repülés

oktatásának rendszertana és módszertana volt, hiszen repülni és repülni tanítani nagy különbség.

A segédoktatók a háromashatárhegyi repülőliázban laktak, kiképzés a vitorlázó repülés oktatásának minden ágára kiterjedt.

A gyakorlati vizsgát a Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség kiküldöttei előtt a ferihegyi repülőtéren tartották. Vitéz Hefty Frigyes volt a »mintanövendék«, akinek a segédoktatók a Cimborán sorra bemutatták tudásukat. Az elméleti vizsga a Háromashatárhegyen volt, a Légierők, a Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség vizsgabiztosai előtt.

A tanfolyam elvégzése után segédoktatóink fokozott tu-



⁵⁶ Magyar Jövő, 1942. március (24. évfolyam, 49-73. szám) 1942-03-25 / 69. szám

dással és nagy munkakedvel teljesítik fontos feladatukat.”⁵⁷



⁵⁷ Magyar Szárnyak, 1943 (6. évfolyam, 1-24. szám)1943-07-01 / 13. szám

Új tényezők a hazai sportrepülésben

„Egészséges, megfelelően és főleg okosan táplált,
egy kis tartalék energiával bíró fiatalember pompás
anyag a katonai nevelésre...

*A leventeköteles ifjúság a növekedés, az örökös testi
és lelki változás korában van...*⁵⁸

„A repülés fokozódó nagy jelentőségénél fogva a törvényhozás
a repülőképzésnek mennél hathatósabb előmozdítása végett
külön alapot létesít...”⁵⁹

Bár az előző fejezetben már történt említés jónéhány változásról, itt, e helyen kell néhány új elemmel foglalkoznunk, amelyek az eddigi cserkészrepülést részben, vagy nagyobb mértékben átszabályozták. Ezeknek természetesen lesznek egészen jó és kevésbé jó hatásai is.

Amint az az eddigiekből is kiderült, nagyon sokat tett a magyar repülésért, a *Magyar Cserkészszövetség*, ennek egyik szakága volt a cserkészrepülés és ez lett az egyik legnagyobb bázisa a két háború közötti vitorlázó-repülésnek.

A cserkészrepülés óriási hajtóerő volt abban az időben. Sorra jöttek létre – iskolai, vállalati támogatással – a cserkészcsapatokhoz kapcsolható cserkészrepülő egyesületek, amelyek az ország különböző pontjain kialakított állandó, vagy alkalmi repülőtereiken működtek. Ezek felszereltségében, és a rendelkezésre álló lehetőségekben azonban óriási különbségek mutatkoztak! Ha volt tökeerős támogató, akkor nagy létszámmal, sok géppel, jó körülmények között folyt a munka, ellenkező esetben a helyzet sanyarúbb volt, de a repülési kedvet ez ott sem csökkentette.

A cserkészrepülők is rendelkeztek műhelyekkel, ahol nagyon sokszor saját maguk építették, javították gépeiket. A cserkészrepülés egyik „előképzője” volt, a szintén szervezeten működő, *repülőmodellezés* is. Ezt főleg a fiatalabbak üzték, de nem ritkán sokan ennél meg is maradtak.

A leventék

A jelentősebb politikai, törvényi hatásoknál nézzük először a *levente intézmény* belépését és következményeit!

Bár, amint arról már írtunk a hazai cserkészvezetés erősen elzárkózott a katonai előképzéstől, de a cserkészmozgalomnak is voltak természetesen „katonás” vonásai. Ilyen például az

⁵⁸ dr. Saád Ferenc százados, egyetemi m. tanár, „A katonás szellem felébresztése az ifjúságnál” című dolgozata.

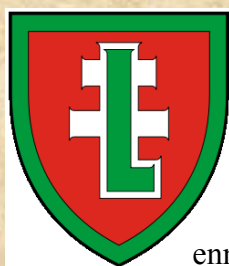
⁵⁹ Bartha Károly honvédelmi miniszter

egyenruha viselésük, a képzettségtől, életkortól, előmeneteltől függő bizonyos rendfokozati sorolásuk.

A cserkészrepülőket még a cserkészeten belül is megkülönböztette a különleges ingük és a sapkájuk is.

A következő stáció e kérdéskörben a *levente szervezet, vagy intézmény*. Amint arról a cserkészrepülésnél már említés történt a későbbiekben a „*levente*” intézményt nagyon sokan előtérbe szerették volna tolni a cserkészzet rovására és a jól működő, nagyon szervezett cserkészrepülő egyesületeket is ennek megfelelően átalakítani!

De mi is volt tulajdonképpen a levente szervezet? Ezt bizony sokan nem tudják, nem értik. Ebből eredően a szocializmus évei alatt kialakított „*dogmák*” a közvélekedést a mai napig erősen meghatározzák.⁶⁰



Amint arról a cserkészrepülésnél már említés történt a későbbiekben a „*levente*” intézményt nagyon sokan előtérbe szerették volna tolni a *cserkészzet* rovására és a jól működő, nagyon szervezett cserkészrepülő egyesületeket is ennek megfelelően átalakítani!

Bár a „*levente*” nevesítés csak az *1939. évi II. törvénycikkben* jelenik meg, a levente intézményt jó sokan az *1921-es testnevelési törvényből* vezetik le, bár ezt csak egy három évvel későbbi rendelet szabályozta!

Az *1921. évi LIII. törvénycikk*, a testnevelési törvénynek nevezett *leventetörvény*⁶¹ értelmében minden olyan 12 és 21 év közötti magyar fiatal, aki nem járt iskolába, ahol is kötelező volt a testnevelés, köteles volt hetente egy bizonyos óraszámot gimnasztikai gyakorlatokkal tölteni. Ez a törvény fektette le az alapjait a leventeképzésnek, amely a *Honvédelmi Minisztérium* irányításával a katonai előképzést szolgálta.



„*Magyarország volt tehát az első ország, ahol az államhatalom törvényesen szabályozta a testnevelést.*”

Az *1924. január 31-én* közzétett *9000/1924. sz. V.K.M.* rendelet viszont létrehozta a *Levente Egyesületeket*, s elrendeli, hogy az iskolát elhagyó ifjúság (pontosabban a nemzetnek minden férfi tagja) *21. életévének betöltéséig* köteles részt venni a *Levente Egyesületek* keretei között megszervezett foglalkozásokon.

⁶⁰ E fejezet nagyrészt a Rónaföldi Zoltán: Szemelvények a hazai katonai vitorlázórepülő kiképzésről (kézirat). és Rónaföldi Zoltán: Gondolatok a hazai vitorlázórepülő kiképzés alapjairól 1923-1945 között (Repüléstörténeti Társaság) tanulmányok alapján készült.

⁶¹ Hol van ez nevesítve a törvényben? Ott nincs, viszont lett egy alacsonyabb rendű jogszabály *9000/1924. V.K.M.* amely az iskolán kívüli testnevelésről rendelkezett.

A levente – a mozgalom *Sirsich Béla*⁶² rendeletére vette föl e nevet – hivatalos köszönésévé 1926 decemberében a *dr. Matolcsy László* győri leventeparancsnok által bevezetett „*Szebb Jövőt!*” (*Szebb, azaz: Szabad, Erős, Becsületes, Boldog*) vált, s válaszköszönésül kötelezővé az „*Adjon Isten!*”-t tették.

A mozgalom hivatalos lapjává 1923. július 1-jén a „*Levente*” lett.

Az 52000/1924. *V.K.M. rendelet* alapján a leventeköteles fiatal legalább öt hónapon át heti két óra alatt és legfeljebb 8 hónapon át heti két óra alatt és egy délután tartozik testgyakorlást végezni.

Ezt a m. kir. vallás- és közoktatásügyi miniszter 800/1935. számú rendelete az alábbiak szerint módosítja:

„ 1. § A testgyakorlásra kötelezett leventeiifjak kötelesek legalább 8 hónapon, és legfeljebb 9 hónapon keresztül heti 3 órán át testgyakorlást végezni [...]

3. § A testgyakorlásra kötelezett leventeiifjak kötelesek vallásfelekezetük rendes istentiszteletén részt venni...

5. § [...] a mulasztót [...] a testnevelési bizottság figyelmeztetésben, ismételt mulasztás esetében dorgálásban részesíti [...]

A honvédelemről szóló 1939. évi II. tc. a leventekötelezettséget kiterjesztette az iskolai ifjúságra is a levente kiképzési kötelezettséget.

„[...] 6. § (1) A leventeképzésnek – amely a magyar ifjúság nevelésének is egyik eszköze – célja az, hogy az ifjúságot a hagyományos magyar katonai erényekben való nevelés útján a haza védelmének magasztos feladataira testben és lélekben előkészítse.

(2) A leventekötelesek nevelését és képzését a honvédelmi miniszter irányítja. A honvédelmi miniszter a leventefoglalkoztatás nevelési anyagát a leventeképzés sajátos célja és annak a magyar ifjúság egységes nevelésébe való beillesztése folytán a vallás- és közoktatásügyi miniszterrel egyetértve állapítja meg.

Leventekötelesek

7. § (1) Minden magyar állampolgár ifjú annak az évnek szeptember hó 1. napjától, amelyben tizenkettedik életévét betölti, mindaddig, míg tényleges katonai szolgálatát meg nem kezdi vagy a katonai szolgálatra való alkalmatlanságát végleg meg nem állapítják, az alábbi szabályok szerint leventeköteles. A leventekötelezettség általában megszűnik legkésőbb annak az évnek szeptember hó 30. napján, amelyben az ifjú a huszonharmadik életévét betölti. Ezen az életkoron túl is leventekötelesek maradnak tényleges katonai szolgálatra való bevonulásukig azok, akik a tényleges katonai szolgálat megkezdésére halasztást kaptak.

(2) Leventekötelesek az országban lakó azok az ifjak is, akiknek állampolgársága nem állapítható meg...

⁶² Az OTT III. szakbizottság elnökei töltötték be a mindenkori társelnök funkcióját, s a leventeintézmény vezető testületének (III. szakbizottság) irányítását, 1941-ig. *Sirsich Béla*, *Nagy (Raies) Károly*, *Kőnek Emil*, *Mátyás Sándor*, *Ágotha Árpád*, *Rapaich Richárd*, *Papp-Vári Endre*, *Kiss Kálmán* tábornokok a rejtett katonai előképzés időszakában is félreérthetetlen kifejezői voltak a HM érdekérvényesítő törekvéseinek.

(2) *A leventekötelezettséggel kapcsolatos egyesületi élet országos megszervezését és irányítását a honvédelmi miniszter az érdekelt miniszterek bevonásával és a vallás- és közoktatásügyi miniszterrel egyetértve intézi. Ez a rendelkezés nem érinti a belügyminiszternek az egyesületekre vonatkozó főfelügyeleti jogát. A tizennyolcadik életévüket be nem töltött leventekötelesek az iskolai hatóságok felügyelete alatt álló egyesületeken, továbbá a vallásos egyesületeken, valamint a magyar cserkészszövetség kötelékébe tartozó cserkészcsapatokon kívül egyesületnek vagy bármily más megjelölésű egyesületi jellegű szervezetnek (1938:XVII. tc. 1. §) tagjai nem lehetnek. Ez a rendelkezés nem akadályozza, hogy sportegyesületekben a tizennyolcadik életévüket be nem töltött leventék engedéllyel edzést folytathassanak, és igazolt versenyzők lehessenek.*

(3) *A leventékre vonatkozó fegyelmi szabályokat a honvédelmi miniszter a vallás- és közoktatásügyi miniszterrel egyetértve állapítja meg [...]”*

1924-től aztán országosan, egyre erősebb ütemben folyt a *leventeintézmény* szervezése, erősítése. Először természetesen a testnevelésen, sporton keresztül.

„ *Leventenap Miskolcon.*

Vasárnap délután súlyos fajsúlyu napja lesz a miskolci sportnak: a „Leventék“ első nyilvános szereplése.

Valóságos premier a sport színházában. Eddig számtalan válfaját kultiválta az ifjúság, melyben bár többé-kevésbé kiválóbb eredményt értek el, ez mind csak egyes – a sportot passzióból űző – egyének teljesítménye maradt s nem volt nevezhető nemzeti tömegsportnak. A testnevelési törvény, az úgynevezett Lex Karafiáth új alapokra fekteti le a magyar nemzeti sportot. Kimondja a törvény hatalmi szavával, hogy a sport nemcsak úri, egyéni passzió, hanem a nemzettel szemben kötelező cselekmény. A sport nemcsak a városok kiváltsága, hanem a falvaké is. E végből kötelezőleg elendeli, hogy minden egyes faluban sportklubok – úgynevezett Levente-egyesületek – alakítandók, melyek állami támogatással működnek a sport minden ágában, állami sportoktatók vezetése mellett. Tagjai a levente alakulatoknak a törvény értelmében minden 16–21. év közötti fiatalember. Ezt mondja a törvény s ezzel egy új sportfejlődési – előre beláthatatlan – perspektívát tár elénk. Megmozdul a nemzet, a faj kiapadhatatlan ősereje – a vidék. Sportolni fognak azok a városi ifjak, kik eddig kényelem szeretetből kivonták magukat a polgári egyletek bűvköréből s lélek, jellem nemesítő testedzés helyett testet és lelket ölő korcsmázásokban lelték fel szórakoztató örömeiket. Mintegy második cserkészalakulat kifejlődésének tekinthető a levente mozgalom és ez emeli ki a hétköznapiság szürkeségéből a leventék vasárnapi bemutatkozóját. Az előkészületek már nagyban folynak. Miskolci, vasgyári levente csoportok készülnek az egymással való erőteljes versengésre. A vezetők hatalmas programot dolgozott ki, mellyel naggyá, impozánssá teszik a sportünnepeket.

A vasárnapi 'evente-nap' programja a következő: Délután 2 órai kezdettel sportverseny a sajjóparti sporttelepen.

1. Zenés felvonulás.
2. Felállás oszlopokban és a Himnusz eléneklése. Utána szabadgyakorlatok a Hunyadi-induló ütemeire.
3. Atlétikai számok, úgymint:
 - 100 méteres síkfutás.
 - 400 méteres síkfutás.
 - Dobó- és ugrószámok egyszerre. Magas és távolugrás, súly- és gránát dobás.
 - 4x100 m-es staféta.

Ezekben a számokban kizárólag csak a Levente-egyesületek tagjai szerepelnek.

- 4 *A most kiképzett ifjúsági oktatók ünnepélyes fogadalm letétele. – Előtte és utána a Máv. dalárdája kazafias dalokat ad elő.*
5. *Szabadgyakorlatok (zenére), bemutatja a főreáliskola mintacsapata, magyar dalok ütemeire.*
6. *2000 méteres kerékpár verseny (szintén leventekorúak részére).*
7. *A vasgyári ifjúsági egyesület mintacsapata által bemutatott gyakorlatok következnek kézi szerrel, a vasgyári zenekar zenéjére.*
8. *Felállás oszlopokban.*
9. *Jutalomdíj kiosztása.*
10. *Diszbeszéd, tartja Zsóry György alispán.*
11. *A Szózat eléneklése.*
- 12 *Elvonulás.*

Az ünnepség lezajlása után kezdődik a népünnepély.

*Zenés átvonulás a főutcán a Városház- tériig s onnan vissza, a Szemere-utcán át a Népkert-be.*⁶³

Ez tehát még az eredeti célról, a testnevelés kötelezővé tételéről szólt.

„Megalakult Ózdon a Levente- Egyesület.

A vidéki Levente-Egyesületek szervezése Borsodmegyében a legjobb uton balad. A legutóbb Ózdon alakult meg a vállalati Levente-Egyesület, melynek kötelékébe többszáz levente tartozik. Az ózdi vállalati Levente-Egyesület megszervezésének nehéz munkája Faragó vezérigazgató érdeme, aki a legnagyobb mérvű erkölcsi támogatáson kívül, anyagiakban is hozzájárult az ottani levente ügy eredményes fejlődéséhez. Az ózdi Levente- Egyesület külön-

⁶³ Magyar Jövő, 1924. szeptember-október (6. évfolyam, 200-250. szám)1924-10-02 / 225. szám

ben már a megalakulás előtt, a szervezés alatt is igen szép eredményeket produkált, ami igen jó hatással van a környékbeli községek Levente Egyesületi életének kifejlődésére.”⁶⁴

Ózdi hír, leventenapi adományokról.

„ Adományok a Levente-napra.

Az ötödikén megtartott vármegyei Levente-nap alkalmából a testnevelési alaphoz, illetőleg az ünnepély rendezéséhez való hozzájárulásképpen a következő adományok folytak be: 100.000 koronát adományoztak: Ludvig György, Puky Endre dr, Zsóry György, Zoltán Ferenc, Gyenes Farkas Gyula, Gyürki Gyula, Faragó Gyula, Révész Kálmán dr, Katona József dr, Quirin József, Riroamurányi lemezgyár felügyelő és munkás személyzete és Bayer Róbert. 60.000 koronát adományozott Csorba György. 50.000 koronát adományoztak Ondrus János, Obholczer Béla, Balló Rudolf, Zábrátzky György, Allender Henrik, Irányi Jenő, Mogyoróssy Bertalan, Villányi Andor, Borsodnádasi tisztii kaszinó, Tódor Árpád dr. és Hosszúfalussy Ákos, Gerzanits István ózdi testnevelési vezető pedig 700.000 koronát gyűjtött a Levente-nap céljaira. Bakos József népkerti vendéglős a Levente-bál céljaira ingyen adta át a Vigadó termét világítással együtt. Többen ajándéktárgyakat adományoztak a leventék részére. Az adományokért ezúton is köszönetét mond a rendezőbizottság. Ugyancsak ezúton mond köszönetét azon lelkes helybeli és vidéki testnevelési oktatóknak és sportembereknek is, akik a rendezés és lebonyolítás körül szaktudásukkal az ünnepély sikere érdekében közreműködtek.”⁶⁵

„ Az ózdi Levente Egyesület zászlószentelési ünnepélye.

Igen szépen sikerült zászlószentelési ünnepélyt rendezett Úrnapján az ózdi Levente Egyesület. A feledhetetlen ünnepséget a zászló felavatása vezette be. A gyönyörű selyemzászlót istentisztelet keretében áldották meg a róm. kath., ref. és ev. templomban, majd az ünnepség második része 11 órakor zajlott le a községháza előtti piactéren. Az ünnepség a Himnusz-szal kezdődött, majd Kádár Elekné zászlóanya adta át lelkes szavak kíséretében a zászlót a Levente Egyesületnek. A leventék ezután fogadalmat tettek a zászlóra, majd diszlelésben vonultak el előtte. Ezek után Schmidt Antal járási testnevelési felügyelő intézett lelkes buzdító beszédet a leventékhez, melyben a zászló iránti hűségés ragaszkodásra hívta fel őket.”⁶⁶

A következő tudósítás szerint Ózdon igen aktív leventeélet folyt már 1928-ban is. Meg kell jegyezni, hogy a levente versenyeken túl a cserkészkerületek időről-időre sportversenyeket szerveztek, a másiktól teljesen függetlenül. A két rendszer jó ideig teljesen párhuzamosan működött!

⁶⁴ Magyar Jövő, 1925. október-december (7. évfolyam, 221-292. szám)1925-11-12 / 257. szám

⁶⁵ A leírt adományok tekintélyesek, de egyet figyelembe kell venni! 1924-re a korona értéke a magas infláció miatt csekély volt. Nem volt véletlen a pengő 1925. évi bevezetése. Magyar Jövő, 1924. szeptember-október (6. évfolyam, 200-250. szám)1924-10-18 / 239. szám

⁶⁶ Magyar Jövő, 1927. május-június (9. évfolyam, 98-145. szám)1927-06-19 / 137. szám

„ÓZDI GYÁRTELEPI LEVENTÉK ÜNNEPÉLYE.

Vasárnap impozáns ünnepélyt tartottak Ózd- vasgyári leventéi az ÓVTK pályáján. Az ünnepély felvonulással kezdődött, melyen résztvett a 22. sz. OKK és a 248. sz. „Vas“ cserkészcsapat is. Felvonulás után a leventék fogadalmat tettek, ezután pedig csapatgyakorlatok és atlétikai versenyek következtek.

Az eredmények a következők: 12–16 évesek versenye: 60 m. síkfutás: Ivócs Béla. 800 m. síkfutás: Schrötter Károly.

Sulydobás: Bendicskó János. Távolugrás: Ivócs Béla. Buzogánydobás: Bendicskó János.

16–21 évesek versenye: 100 m. síkfutás: Sajbán József. 1000 m. síkfutás: Pazur István. Sulydobás: Sajbán József (10.45 m.). Buzogánydobás (távolba): Sajbán József (41.25 m.). Buzogánydobás (célba): Sajbán Gyula. Távolugrás: Kassai István (5.12 m.).

Ezután egy bemutató futballmérkőzést játszott az Ózdi Gyári Leventék futballcsapata az ÓVTK- val, mely 4:2 (2:1) arányban végződött az ÓVTK javára. Góllövők: Jancsó (2), Tóth és Lipták, illetve Pakocs és Uhljár II.”⁶⁷



A putnoki leventék, 1935.⁶⁸

Ez a törvény tehát már nevesíti is ezt az intézményt!

A katonai előképzés 1941 nyarán nyerte el végleges szervezetét, amikor a kormányzó 1941. július 18-án rendeletileg, „Legfelsőbb Elhatározás” útján

„az ifjúság katonás szellemű ne-

veléséről és a testnevelés erőteljesebb végrehajtásáról”

címmel szabályozta a kérdést. Felállították a Honvédelmi Minisztérium VIII. Csoportját

„a testnevelési és sport vonatkozású ügyek intézésére”.

Mindebből az következett, hogy levente szervezet egyre inkább a hadsereg bujtatott kiképzőterepe lett.

Látszik, hogy ez már igenis, egy katonai előképző intézmény.

A leventéket három korcsoportba sorolták:

I.	korcsoport:	a leventeapródok	12–14 évig;
II.	korcsoport:	az ifjúleventék	15–17 évig;

⁶⁷ Reggeli Hirlap, 1928. július (37. évfolyam, 147-172. szám) 1928-07-11 / 155. szám

⁶⁸ Képes levelezőlap. A putnoki leventék. 1935. Gömör Múzeum.

III. korcsoport: a leventelegények 17 évtől felfelé.

A leventeintézmény kettős irányítás alatt működött. A felszínen a kultuszminisztérium alá rendelt *Országos Testnevelési Tanács (OTT)* irányította, míg a rejtett katonai szervezetet a tanács tábornoki rangú társelnöke vezette. A szakbizottság vegyesdandár-kerületenként egy kerületi testnevelési felügyelő, vármegyénként egy testnevelési felügyelő és járasonként egy testnevelési vezető elnevezéssel álcázott hivatásos tiszt közvetítésével végezte munkáját.

Az egyesületek gyakorlatain való részvételt a hatóságok a szülőkön kérték számon, és adandó alkalommal az elmaradásokért őket büntették pénzbírsággal vagy elzárással. A leventeoktatók gyakorta tényleges tiszték voltak, akik a katonaságnál megszokott gépies engedelmességet, fegyelmet várták el, és sokszor értelmetlen fizikai megpróbáltatásoknak tették ki a rájuk bízott fiatalokat. A leventemozgalom nem is volt népszerű, ezért vezetői, hogy vonzóbbá tegyék, a cserkészlet néhány megoldását próbálták átvenni, de nem sok sikerrel.

A korcsoportokban az életkori sajátosságoknak megfelelő honvédelmi előképzés folyt.

Az első két korcsoportban elsajátították a fiatalok az általános honvédelmi ismereteket, úgymint: honvédelmi honpolgári ismeretek, alaki kiképzés, tereptan, fegyver- és lőszerismeret.

A harmadik korcsoportban természetesen továbbra is sulykolták és elmélyítették az alapismereteket, de a fő hangsúly itt már a szakkiképzésre helyeződött, a következő szakokon: *híradó, motoros, repülő és 1941-től ejtőernyős.*

Minderről a cserkészek lapja 1935-ben így ír.

„A magyar cserkészlet testvérszervezete: a leventeintézmény, most ünnepli teljes csendben, anélkül, hogy a külvilág felneszelne rá, megalakításának és nemzeti szempontból mérhetetlen fontosságú működésének tizenötödik évfordulóját. . . Tizenöt esztendeje, hogy Sirsich Béla, az OTT társelnöke először használta a „Levente” elnevezést a testnevelési szervezetekbe tömörített ifjúság megjelölésére . . . Levente ... ez a szó lovagot jelentett hajdan, eszményekért küzdő, acélos gerincű, hazájáért élni, harcolni, meghalni tudó keménykötésű férfiakat és ezeknek a múlt ködébe foszlott, gáncsnélküli alakoknak visszatérő árnya ihlette meg azt a néhány nemzetéért aggódó magyart, aki felismerte az idők parancsoló szükségességét és elhatározta, hogy megpróbálja jóvátenni az utóbbi száz esztendő vétkesen könnyelmű mulasztását...

1921-ben azután az illetékes hatóságok is belátták a halaszthatatlan intézkedés fontosságát és így az Országos Testnevelési Tanács kebelében megalakult a III-ik, az iskolán kívüli ifjúság testnevelési ügyeit intéző szakosztály. Sirsich Béla társelnök rendeletére ekkor neveztek el az ifjúsági szervezetbe tömörülőket leventéknek, magát az egyesületet pedig leventeegyesületnek.”⁶⁹

⁶⁹ Magyar Cserkész, 1935-1936 (17. évfolyam, 1-9. szám) 1935-11-15 / 6. szám

Nem igazán szeretnék ironizálni, de az én korosztályom számára az 1950-60-as években működő, *Magyar Szabadságharcos Szövetség (MSZHSZ)*, a *Munkára, Harcra Kész (MHK)*, a *Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség (MÖHOSZ)*, majd a *Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHS)*, és legvégül a *Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ)* ugyanilyen, vagy nagyon hasonló szakágakban végzett előképzéseket a néphadsereg számára! Ugye, nemcsak a cserkész és a levante militáns! Volt ilyen a németeknek, lengyeleknek, meg aztán főleg a szovjeteknek is. Van-e így létjogosultsága bárkinek is szemrehányásokat tenni? Szerintem nincs, no, de lépünk tovább!

1941-ben létrehozták az *Ifjúság Honvédelmi Nevelésének és a Testnevelésnek (IHNETOV)* új országos szervezetét. Vezetője *Béldy Alajos*⁷⁰ altábornagy lett, aki már korábban is sokat foglalkozott az ifjúság nevelésének kérdéseivel.

Ekkor az ifjúság honvédelmi nevelése és testnevelése országos szinten egységes vezetés és irányítás alá került. Ezzel a levantemozgalom átszervezése is megkezdődött. A haderőn kívüli kiképzés feladatát is ellátó levanteintézmény keretein belül *vízi- és műszaki-, híradó-, gyorslevante-, ejtőernyős- és repülő kiképzés* indult meg, s ennek megfelelő alakulatok is felállításra kerültek. A különleges kiképzésben részesült levanték a felkészítő tanfolyamok végén próbára jelentkezhettek, amelynek sikeres teljesítése esetén a megfelelő kiképzési jelvényeket ítelték oda számukra.

Az *IHNETOV* munkanaplója fennmaradt és sok vonatkozásban számunkra is ad információkat a levanterepülés és ejtőernyőzés tárgykörökben, illetve a cserkészzel vívott hadakozásról. Ebből csak szemelvényeket említünk fel, főleg olyanokat, ami könyvünk szempontjából is mutat valamit.

„1941. október 21. kedd.

Vitéz Kudriczy István vk. ezredes jelentette, hogy a levanték részére megkezdték az ejtőernyős kiképzést. Az általános levantefoglalkoztatás a mezőgazdasági levanték kiképzése miatt november 15-ig szünetel. Délvidéken megkezdődött az önkéntes levantekiképzés. Folyamatban van a repülőmodellező műhelyek felállítása.”

„1941. október hó 30. csütörtök 15h

Az Országos Vezető a vk.tiszt kíséretében részt vett a Horthy Miklós Repülő Alap által rendezett h[aderőn].kiv[üli].kik[épzés].rep[ülő].vizsgán a budaörsi repülőtéren.”

⁷⁰ Béldy Alajos (született Bruckner Alajos; Budapest, 1889. július 8. – Budapest, 1946. december 22.) sportoló, a második világháború idején vezérezredes. Halász álnéven részt vett az 1906-os – soron kívüli – athéni olimpián, ahol 400 méteres gyorsúszásban 4. helyezést ért el. 1941 augusztusában Horthy Miklós az Ifjúság Honvédelmi Nevelése és a Testnevelés Országos Szervezete vezetőjévé tette. A háború után a népbírósság azzal vádolta meg, hogy az ő parancsára „evakuálták” nyugatra a magyar levantékat, ez azonban – dr. Major Akos népbíró visszaemlékezései szerint – abszurdum, tekintve, hogy Béldy Alajost, mint közismert horthysta tisztet, a Gestapo a nyilas hatalomátvétel napján letartóztatta és 1945 tavaszáig nem is került szabadlábra. A népbírósság ennek ellenére kötél általi halálra ítélte, de ezt kegyelemből életfogytiglanra módosították. A börtönben megbetegedett és 1946. december 22-én a rabkórházban meghalt. https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9ldy_Alajos

„December 12. péntek

Az Országos Vezető a H[onvédelmi]M[iniszter]. Úrnál referált. Tájékoztatta a HM. Urat a kiképzés menetéről, mégpedig részletesen.

6./ 27 ejtőernyős csapat megkezdte munkáját.”

„1942. Január hó 13. szerda

Hajmási János tart[alékos]. rep[ülő]. zászlós a 3. h[a]dt[est]. területén a lev[ente]. repülő kiképzés, a veszprémi lev[ente]. körz[et]. par[ancs]noki teendők ellátás mellett való megbízatását kérte. Erről levelet vitt Országos Vezetőtől Rapcsányi ezredesnek.”

„Február hó 15. hétfő

[...] 10./ Bemutatta a Miniszter Úrnak a cserkésznek „Diadalmas Liliom” című munkáját, és ezzel kapcsolatban tájékoztatta a Miniszter Urat a leventeintézmény és a cserkész viszonyáról.

11./ Megbeszélésre került a Honvédelemről szóló 1939: II.tc. II. Részének 7 §-a (1) bekezdésének módosítása. (A leventekötelezettségnek 10 éves korhatárra való leszorítása.) A Miniszter Úr a kérdést át fogja tanulmányozni és csak később fog dönteni.”

„1942. Május 17. hétfő

Egyes honvédségi gyors alakulatoknál levente gépjárművezetői kiképzés folyik.

[...] 4./ Az ejtőernyős kiképzésre vonatkozólag jelentette az Országos Vezető, hogy jelenleg 36 ejtőernyős leventecsapat működik, csapatonként 30-60 leventével. Az októberi bevonulások alkalmával előreláthatólag 450-500 előképzett ej[tő]e[rnyős]. leventét tud a leventeintézmény a honvédség rendelkezésére bocsátani. 1943. év nyarán leventeoktató és ifjúvezetőképző tanfolyamok lesznek Pápán.

Budapesten, a rákosi gyakorló téren elkészült a 75 méter magas (Magyarországon első) ejtőernyős ugrótorony. (Felavatása június hónapban tervezve.)

Június-augusztus hónapokban 600 eje. levente kiképzése van tervbe véve, háromhetes tanfolyamokon, a budapesti eje. ugrótornyon.

5./ Repülőmodellezésre vonatkozólag jelentette az Országos Vezető, hogy előkészítve 240 repülőmodellező oktató kiképzése, akik az ország területén felállításra kerülő 240 modellező leventeszakosztályt fogják vezetni.

Elkészült az Országos Központi Modellező Műhely (Budapest, II. Felvinczi u. 6.), februárban.”

„1942. Június hó 2. szerda

Kalmár Tihamér országgyűlési képviselő a szabadkai leventeegyesület elnöke jelentkezett Ihnov-nál és tájékoztatta Ihnov-t a délvidéki sport repülő egyesület és a palicsi vitorlás egyesület működéséről a jövőbeni együttműködés szempontjából.”

1942. február 24-én az OSK elrendelte a sportegyesületi tagok származási igazolását: április 15-ig a szövetségeknek el kellett készíteniük működési szabályzatukat s ennek alapján meg kellett tartaniuk közgyűlésüket. A szövetségekhez tartozó egyesületeknek igazolniuk kellett, hogy nincs tagjaik közt olyan, aki az 1941: XV. tc. 9. §-a értelmében zsidónak tekinthető. Az igazolást végre nem hajtó egyesületeket – hangzik a verdikt – a 242.000/1942. VKM rendelet értelmében felosztatják, és vagyonukról a miniszter intézkedik. A rendelet így hangzik:

„[...] 1. § (1) [...] Az átalakított alapszabályokat, illetőleg a sportszakosztály szabályait az 1942. évi december hó 31. napjáig kell a belügyminiszterrel egyetértve eszközendő jóváhagyás végett a vallás- és közoktatásügyi miniszterhez (Országos Sport Központ, Budapest V., Alkotmány u. 3. sz.) felterjeszteni.

2. § (3) A sportegyesület feladatait úgy kell megállapítani, hogy azok a keresztény és nemzeti szellem követelményeivel összhangban álljanak és a honvédelmi nevelés és a helyes jellemnevelés célkitűzéseit érvényre juttassák [...]

(4) A sportegyesület feladatkörét úgy kell megállapítani, hogy az egyesület a vallás- és közoktatásügyi miniszter rendelkezésére levente-keretet is felállíthasson és a keret tagjait a rendelkezésnek megfelelő sportfoglalkoztatásban és sportkiképzésben részesíthesse.

3. § (1) [...] A sportegyesület tagja nem lehet az a személy, akit az 1941: XV. tc. 9. §-a értelmében zsidónak kell tekinteni [...]

Leventekötelezettség alatt álló, 18 éven aluli személyt csak a Leventeegyesületek Országos Központjának, az illetékes leventeparancsnok javaslata alapján adott engedélyével [...] lehet felvenni [...]

6. § Ennek a rendeletnek a hatálya nem terjed ki a motor- és repülő sportegyesületekre, a lóverseny- és ügetőverseny-, valamint agarászsport céljára alakult egyesületekre, a postagamb egyesületekre és a sporthorgász egyesületekre, továbbá a Magyar Egyetemi és Főiskolai Sportegyesületek Országos Központjának kötelékébe tartozó egyetemi és főiskolai sportegyesületekre...”

Összehasonlításként 1943 végén az ifjúsági mozgalmak közül a tagság megoszlás az adatok alapján a következő volt.

Szervezet	Taglétszám fő
Cserkész	~ 40 000

KIOE ⁷¹	~ 10 000
KALOT ⁷²	~ 80 000
KLE ⁷³	~ 10 000
KIE ⁷⁴	~ 30 000
KISOK ⁷⁵	~ 60 000
MEFHOSZ ⁷⁶	~ 10 000
Levente	1 300 000

A leventéket természetesen törvény kötelezte, ezért elsöprően nagy a létszámuk, a többi önkéntes szervezet volt!

Itt kell ismét kitérni a cserkészekkel való együttműködés néhány jellemző kérdésére!

Az 5520/1941. M. E. sz. rendelet 5. §-a szerint:

„Az ifjúsági vezetőképzésben a magyar cserkészlet is közreműködik. A közreműködés módját az országos vezető és az országos főcserkész egyetértve állapítják meg. Az országos vezető és az országos főcserkész egyetértően gondoskodnak arról, hogy a cserkészcsapatokba felvett leventéknek cserkész kiképzése leventekötelezettségeik teljesítése mellett zavartalanul megtörténhessenek.”

A gróf Teleki Pál⁷⁷ halála miatt vezető nélkül maradt magyar cserkészlet a maga néhány tízezres létszámával, kiválóan megszervezett csapataival (ezeket neveléssel foglalkozó

⁷¹ Eredetileg egyetemi hallgatók kezdeményezésére, mozgalomként indult, néhány értelmiségi támogatásával. 1921-ben Elsasser Gyula jezsuita páter felszólítására összejött közel hatvan Mária-kongreganista fiatal egyetemi hallgató a munkásfiatalok támogatására, akik dr. Mészáros János budapesti érseki helynök vezetésével megalakították a Keresztény Iparos és Munkásifjak Országos Egyesületét.

Rajk László belügyminiszter a 254.231/1946.BM. rendelettel feloszlatta, 1948 augusztusában tanonc-otthonait államosították, a vezetőket később sorra letartóztatták, internálták, börtönbe zárták.

⁷² A Katolikus Agrárfjúsági Legényegyletek Országos Testülete, ismertebb megnevezéssel: KALOT (1935–1946) egyházi indíttatású világi szociális agrárfjúsági reformmozgalom volt; a 20. századi magyar történelem egyik legsikeresebb civil szerveződése. 1946. július: Rajk belügyminiszter, koholt vádak alapján, betiltja a KALOT-ot. (A KALOT az addig eltelt időszakban, vagyis 10 éve alatt 35 ezer parasztfiatalt képzett ki intenzív tanfolyamokon.)

⁷³ Katolikus Legényegylet. A kézműves és iparos ifjúság egyesülete. Célja a „legények” vallási, szakmai, családi és társadalmi életre felkészítése. Legkisebb egysége, a 'Legényház', ahol munkaidő után a szakmai felkészülésben, általános műveltségben és mestervizsgára való felkészülésben segítettek a legényeket, s kulturált szórakozási lehetőségeket is nyújtottak.

⁷⁴ Keresztény Ifjúsági Egyesület. Magyarországon Szabó Aladár nevéhez fűződik a KIE 1883. október 31-i megalapítása. Megalakulása után a KIE a század elején kimagasló szerepet töltött be az iparos és paraszt fiatalok körében végzett szolgálatával. A népfőiskolai mozgalom hazai meggyökereztetése és az első cserkészcsapat megalapítása is. hozzájuk köthető. 1950. május 16-án a KIE kimondta „önkéntes” feloszlását.

⁷⁵ Középfokú Iskolák Sportköreinek Országos Központja. Belügyminiszteri rendelet alapján 1929-től a KISOSZ (Középfokú Iskolák Országos Szövetsége) utódjaként a középiskolai sportköröket összefogó szervezatként alakult meg. Sporttelepei, üdülő- és vízitelepei, tenispályája mellett 1937-ben fölavatták a Népligetben az Európa legszebb diákstadionjának tartott pályáját. A második világháború után Központi Iskolai Sport Egyesület (KISE) néven működött.

⁷⁶ Magyar Egyetemi és Főiskolai Hallgatók Országos Szövetsége, MEFHOSZ, Bp., 1920. febr. 9.-1945. febr. 26.:

⁷⁷ Teleki 1923. márc. 22-től volt tiszteletbeli főcserkész, mely tisztség „választás alá nem eső, hanem az államfőtől – a kormányzótól – kinevezet „méltóságnak” számított.

testületek tartották fenn, noha tőlük függetlenül működtek) szinte védtelennek tűnt az egyesítési szándékkal szemben. Legfelsőbb helyen azonban ezt az egyesítési szándékot nem támogatták. *Horthy Miklós* 1942-ben *kisbarnaki Farkas Ferencet*, a *Ludovika* akkori parancsnokát kinevezte országos főcserkésznek, aki a következőket közli:

„[...] úgy intézkedik,⁷⁸ hogy a cserkészmozgalom fejezze ki sajátos magyar jellegét, feleljen meg mind a honvédelem, mind az ifjúság nevelése tekintetében fennálló korszerű követelményeknek, biztosítsa a leventeintézménnyel való zavartalan együttműködést és óvja meg a mozgalom értékes hagyományait.”

Kisbarnaki Farkas Ferenc aztán egy 1942-es riportban egyértelműen megfogalmazza a cserkészipülés további képletét!

„ Vitéz kisbarnaki FARKAS FERENC:

„REPÜLŐMOZGALMUNK AZ EGYETEMES MAGYAR REPÜLÉST SZOLGÁLJA“

A magyar társadalom minden rétege egyhangú lelkesedéssel vette tudomásul, hogy Magyarország kormányzója a cserkészet sajátos életformájának további zavartalan működését biztosította és ennek a régi- multú mozgalomnak az élére főcserkészi minőségben vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc m. kir. vezérőrnagyot állította. Az újonnan kinevezett főcserkész 22 évi cserkészmunka után került a mozgalom élére. Mint vérbeli cserkész jól tudja, hogy ennek a nemzetköziségétől minden körülmények között távolálló mozgalomnak jobb és szebb működéséhez hol és milyen intézkedések szükségesek.

Vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc főcserkész megbízatását a magyar repülőtársadalom is a legnagyobb örömmel fogadta. Tudjuk, hogy a repülés ügyét mindig nagyra értékelte és a cserkészipülésen túlmenően mindig nagy érdeklődéssel fordult a fiatal magyar repülés minden problémája felé.

Legfelsőbb helyről történt megbízatása alkalmából felkerestük az ország főcserkészt a Ludovika Akadémia szárnyépületében lévő dolgozószobájában. Az Orczy-kertre néző kétablakos, nagy dolgozószoba antik bútorai között minduntalan találkozunk a vezérőrnagy 22 éves cserkészi múltjának szebbnél-szebb emlékeivel. Különböző érmek, jelvények, szobrok emlékeztetnek a világdzsemborikra és a nagy nemzeti táborokra. A repülőlethez fűződő kapcsolatot az első magyar cserkészipülőgépnak, a Karakánnak kicsinyített mása és a magyar igazságot a végtelen óceánon át vivő Justice for Hungary alumínium-modelje bizonyítja. Hatalmas könyvtár szegélyezi az antik bútorzatot és különös érdekessége a szobának XII. Pius pápa sajátaláírású fényképe, amellyel az eucharisztikus kongresszus alkalmával kedveskedett az ország első cserkészenek.

⁷⁸ Az 1690/1942. M.E. sz. rendeletről van szó.

Megkértük vitéz kisbarnaki Farkas Ferenc főcserkészt, nyilatkozzék a Magyar Szárnyak olvasótáborának a cserkészrepülés legfontosabb kérdéseiről.

Rövid visszpillantás

– *A cserkészrepülés – mondotta az országos főcserkész – tulajdonképpen 1931-ben kezdett komoly repülési tényező lenni. Ebben az időben kapcsolódott bele a cserkészzet a vitorlázó repülés akkor még igen kezdeti fokon álló mozgalmába. A kezdeti nehézségek áthidalása után a Gödöllőn létesült vitorlázórepülő táborban egymásután kaptak szárnyra derék cserkészeink. Itt ebben a repülőtáborban kapcsolódott bele vitéz nagybányai Horthy István a cserkészrepülés mozgalmába és nagy érdeklődéssel figyelte és támogatta a cserkészzetnek azt a törekvését, hogy a szárazföldi és vízi cserkészzet után a »légi« cserkészzet is fejlődésnek induljon. Ezek után létesült az a cserkészrepülő előtábor, amelynek hivatása volt a dzsembori repülőtábor sikerének biztosítása. Az előkészítés munkáját Magyarország kormányzója mindvégig figyelemmel kísérte, sőt egy ízben meg is szemlélte és a látottak felett teljes megelégedésének adott kifejezést.*

A világ dzsembori repülőtáborának parancsnokságát vitéz Horthy István vállalta. Az ő szakértő és lelkes munkálkodásának nem kis része van abban, hogy a cserkészzetnek ezen a világtalálkozóján a fiatal magyar cserkészrepülő-mozgalom olyan átütő sikert aratott.

Magyar repülősike- a berlini olimpián

– *1936-ban résztvettünk már a berlini repülőolimpián. Rotter Lajos saját szerkesztésű vitorlázógépén Berlin – Kiel célrepülésével az egész világ előtt bebizonyította, hogy a magyar cserkészrepülés nemzetközi viszonylatban is Igen előkelő helyet foglal el. Ami a cserkészrepülés egyéb teljesítményeit illeti, meg kell említenem, hogy az első nagyteljesítményű magyar gép, a Karakán cserkészkonstrukció és cserkészkezek munkája.*

A Hármashatárhegyet a repülésnek cserkészek fedezték fel

A Hármashatárhegyet, mint Európa egyik legkiválóbb vitorlázóterejét cserkészek fedezték fel. A hármashatárhegyi első építkezéseket is cserkészkezek végezték és az ily módon létesült felépítmények azután a többi egyesületeknek a rendelkezésére állottak.

A cserkészrepülés áldozatos munkát végez

– *Igen nagy súlyt helyezünk az oktatónevelésre a cserkészrepülés keretén belül. Nem egy repülőegyesületet láttunk el oktatóval és az oktatók zöme cserkészkeretekben nyer kiképzést. Igen nagy fontossága a cserkészrepülésnek, hogy a tömegeket a cserkészrepülés mozgatja meg a legjobban és adja át a többi egyesületnek. Repülésünk tehát áldozatos munkát is végez, mert nemcsak önmagának él, hanem ha módjában áll, másoknak is ad. A mi repülőmozgalmunk és ezt nem győzöm eléggé hangoztatni, az egyetemes repülés magyar nemzeti és honvédelmi szempontból annyira fontos érdekeit tartja elsősorban szem előtt.*

– *Áldozatos munka ez, mert a cserkészrepülés mögött nem áll semmiféle hatalmas vállalat, vagy pénzcsoport, amely a dolgokat előbbre vivő jelentős anyagi támogatást adná. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásán kívül a cserkészzet a saját erejéből fedezi a költségeket.*

Még jobban fokozzuk a munkát

– *Megemlítem végül, hogy a kormányzóhelyettes úr főfőméltósága felhívására a cserkészrepülés természetesen szívvel-lélekkel még nagyobb mértékben fokozza munkáját és újabb felhívást intézett az összes csapatokhoz a minél nagyobb méretű repülőmunka teljesítése érdekében. Remélem, hogy a vezetésem alatt álló cserkészmozgalom a jövőben még nagyobb odaadással és még nagyobb mértékben állhat majd a repülés szolgálatába.*”⁷⁹



**Ejtőernyős leventék,
Budapest Hősök tere,
1943.**⁸⁰

A levente repülőképzés, amint azt majd látjuk, a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalappal* nagyon szoros összefüggéseket mutat.

Az viszont egyértelmű, hogy azokon a helyeken, ahol művelt, széles látókörű levente parancsnokok voltak, a leventefoglalkozásnak betudták a repülést, a cserkészrepülést is! Erre Ózdon, *Sajókápolnán, Szentesen*, de más helyeken is találtam nyomát. Például Ózdon a gyári „*tanoncok*”, ipariskolások, a fiatal, már végzett szakmunkások, segédek – akik a cserkészrepülők között helyet kaptak és repültek – a leventetörvény miatt az ottani foglalkozások hatálya alá estek volna. A repülést, az ezzel kapcsolatos munkát azonban itt minden gond nélkül leventefoglalkozásként jóváírta nekik az illetékes katonai előjáró.

1943 novemberben vitéz Bély Alajos altábornagy Ózdon és Miskolcon is járt.

„... Ózdon a gyár igazgatósága ünnepélyesen fogadta vitéz Bély Alajos altábornagyot. – A községi és vállalati levente csapatokat szemlélte meg itt az ifjúság országos vezetője, majd a munkahelyeiken kereste fel a dolgozó leventéket.”

„ Vitéz Bély Alajos altábornagy ózdi látogatásakor Tatmajer Alfréd vezérigazgató helyettesnek I., Dunst Sándor gyárigazgatónak II. osztályú levente díszjelményt adományozott.”⁸¹

„ Vitéz Bély Alajos altábornagy szemléje Miskolcon és a Vasgyárban.

⁷⁹ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1942-04-15 / 8. szám

⁸⁰ <http://www.museumap.hu/record/-/record/oai-aggregated-bib5814137>

⁸¹ Magyar Élet, 1943. november (5. évfolyam, 248-271. szám) 1943-11-24 / 266. szám

*Vitéz Béldy Alajos altábornagy, a levente élet országos vezére kedden, november 10-én Ózdrói visszatérőben kiszáll Miskolcon. Megszemléli a leventék életét, az edzéseket, a levente egyesületek székházait. Utána a Vasgyári Stadionba vonul át, ahol szerepelni fognak a DÍVÁVAG és DLE leventei iskolaedzéssel, kosárlabda csapattal, tornászok és énekkari bemutatókkal. Vitéz Béldy altábornagy fogadására minden előkészület megtörtént.*⁸²

Az 1944-es nyilas hatalomátvételt követően a leventéket is harcba vetették, akik kiképzettségük és fegyverzetük miatt nagyon súlyos veszteségeket szenvedtek. 1945 őszétől a németországi hadifogságból hazatérő leventéket sokszor irreguláris fegyveresek támadták meg, közülük sokan meghaltak. A szovjet csapatok Magyarországról a *Gulag* táboraiba hurcolták a leventék egy részét, a szerencsésebbek a nyugatra vonuló magyar hadsereggel Nyugat-Európában kerültek a jobb amerikai, angol, vagy a sanyarúbb francia hadifogságba.⁸³

A leventeszervezeteket 1945-ben rendelettel feloszlatták.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA)

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap dolgainak tárgyalásánál majd ismét visszanyarodunk a leventékre is! Ez a szervezet azonban már sokkal markánsabban magán viseli a katonai előképzés jeleit.

A hazai sportrepülésben az igazi változást a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* létrehozása okozta.

Ez egy új és ugyanakkor nagyon jelentős fejezet a hazai repülés történetében! Amit eddig írtunk a sportrepülésről és az ezeket megteremtő szervezetekről egyaránt, egyformán, azzal a nem kis gonddal küszködtek, hogy a repülés – amely technikai sport – jelentős anyagiakat igényel. Itt már a cél is egyértelmű, a katonai repülés előképzése. *A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* ennek a finanszírozásához adta meg az alapot. Ezen pénzeket keresztül tudták a korszerű hazai repülőgép tervezést, építést megteremteni, illetve ezekkel a gépekkel ellátni a repülőklubokat. Jó példa erre *Rubik Ernő* és az *Aero Ever Kft* története.⁸⁴ A pénzből természetesen jut majd a kiképzésre, táborozásokra, meg sok minden egyéb másra is, mint például az oktatók intézményesített képzése, vagy a már céltudatosan kialakított motoros repülő képző repülőterek kialakítására, iskolák létesítésére.

⁸² Magyar Élet, 1943. november (5. évfolyam, 248-271. szám)1943-11-12 / 256. szám

⁸³ Számos leírt visszaemlékezés, de a családom volt hadifoglyai is éles különbséget tettek az amerikai és a korrekt angol, valamint a francia fogolytáborok között. Tőlük hallottam és nem én mondom: „A franciák a háborús gyávaságukat a későbbiekkel akarták szépíteni!” Éheztek, bántalmazták a hadifoglyaikat... Szabó Péter történész ilyen irányú kutatásai nagyon tanulságosak!

⁸⁴ Természetesen ez a támogatás nem von le semmit Rubik Ernő kivételes tehetségéből, aki már egyetemi hallgatóként elkötelezte magát a hazai sportrepülésnek. A támogatást ebben az esetben is munka hozta meg! Mindezen túl maga is repült, és e mellett rengeteget dolgozott! Az ő tervezői, gépépítő munkája nélkül a hazai sportrepülés messze nem jutott volna el az igen tisztos helyre.

Az előző fejezetben már érintettük vázlatosan azokat a politikai csatározásokat, amelyek a hazai repülésért történtek a képviselőházban. Ezek később is folytatódtak és az *Országházban* még mindig a repülésügyért harcolnak egyes képviselők, de már a láthatáron a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* létrejött, amely igen biztos anyagi háttérrel hoz az egyesületeknek.

„vitéz Csicsery-Rónay István⁸⁵

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 kiképzőszemélyzetet, 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. Legeminnenőbb 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

⁸⁵ Vezérkari alezredes, földbirtokos. A Nemzeti Egység Pártja képviselője. Képviselőházi napló, 1939. I. kötet • 1939. június 12. - 1939. szeptember 14. • 1939-6 (1939-I-54)

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 előszereket 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...

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 HMNRA intézőbizottság öt tagból áll, akiket a honvédelmi miniszter javaslatára az államfő nevezett ki, még pedig három tagot a magyar királyi *honvéd légierők* állományából, két tagot a *Magyar Aero Szövetség* tagjainak sorából, s ugyanakkor közülük egy tagot az elnöki, egyet az elnökhelyettesi tisztség gyakorlásával is megbízta. Az intézőbizottság érdemi határozatait a honvédelmi miniszter hagyta jóvá. A jóváhagyott határozatok alapján az utalványozás jogát az intézőbizottság elnöke gyakorolta.

A HMNRA hivatalos lapja a *Magyar Szárnyak* című folyóirat volt. Az Alap elnöke *vitéz nagybányai Horthy István*.



HMNRA bélyeg⁸⁶

„[...] A repülés fokozódó nagy jelentőségénél fogva a törvényhozás a repülőképzésnek ennél hathatósabb előmozdítása végett külön alapot létesít [...]”

Egy érdekes tény a térségünkben. Itt már 1938-ban elkezdődött a repülőalap támogatására a szervezés, természetesen az 1939. évi költségvetésre. Úgy gondolom, hogy ez az ország minden részén így volt. A HMNRA támogatása több lábon állt a törvény szerint is és ebbe a költségvetési támogatások ugyanúgy benne voltak, mint az adományok, egyéb gyűjtések és más szervezett formák is.

⁸⁶ Magyar Királyi Posta

„ Borsod, Gömör és Kishont k. e. e. vármegyék közönségének hozzájárulása a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz.

(Borsod, Gömör és Kishont k. e. e. vármegyék törvényhatósági bizottságának Miskolcon, 1938. évi augusztus hó 23. napján tartott rendkívüli közgyűléséből jegyzőkönyvi kivonat. 255/kgy. ad. 19.972/ ai. 1938.)

Alispánunk bejelenti, hogy a f. évi június hó 17-én tartott minisztertanács elhatározta azt, hogy a kormány az ország Főméltóságú Kormányzója 70-ik születésnapja emlékére „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap”-ot létesít, mely részben az állam hozzájárulásával, részben pedig társadalmi adakozás útján jön létre. Előterjesztést tesz aziránt tehát, hogy törvényhatósági bizottságunk a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap céljaira. 10.000 P-t szavazzon meg a vármegye 1939. évi költségvetése terhére. Az előkészítő közgyűlés Alispánunk javaslatát magává téve, 10.000 pengő megszavazását javasolja. Elnöklő főispán felteszi a kérdést, kívánja-e a törvényhatósági bizottság közgyűlése a javaslat tárgyalását?

Az egyöntetű felkiáltások alapján elnöklő főispán a javaslatra névszerinti szavazást rendel el, melynek során a javaslat, mellett szavaztak: Halassy József, Hanvay László, Zsóry György, Zsóry Lajos, Szathmáry Király Pál, Farkas Olivér, Dr. Kiss Ferenc, Bóbita János, Czibulás Zsigmond, Dr. Balogh Ákos, Ronkay Ferenc, Dr. Kesseő Géza, Vaskovits Antal, Majthényi Ádám, Dr. Nyilas Ferenc, Dr. Szabó István, Mondok László, Füstös Pál, Dr. Molnár Gyula, Csintalan József, Sir László, Quirin József, Dr. Bónis Bertalan, Dr. Molnár József, Melczér László, Csiszár László, Dr. Balogh Ferenc, Csunderlik Vince, Szilvássy Pál, Heimlich Jenő, Szoyka Tivadar, vitéz Gööz Lajos, Tasnády Antal, Szepessy Gyula, Szent-Ivány Ferenc, Bodnár Zoltán, Brat János, Papp László, Szentmiklóssy Ödön, Dr. Mészáros Ferenc, Dabasi Halász Zsigmond, Dr. Máthé Zoltán, Péterffy Béla, Dr. Fekete Gyula, Éles Géza, Bergmann Zoltán, Farkas Gyula, Bónis Sámuel, Faragó Gyula, Moosáry Lajos, Hamvay László, Bay Bertalan, br. Radvánszky Kálmán, Egry Zoltán.

A javaslat ellen nem szavazott senki.

A szavazás eredményéhez képest elnöklő főispán kihirdeti a következő Véghatározatot\ Az egysített vármegyék törvényhatósági bizottsága – előkészítő kisgyűlésünk javaslatára – a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap céljaira 10.000 P adományt szavaz meg a vármegye 1939. évi költségvetésének terhére. Felhívja egyben a vm. Alispánját, hogy ezen véghatározatot, jogerőre emelkedése után, a m. kir. Belügymin. Úrhoz kormányhatósági jóváhagyás végett terjeszse fel és gondoskodjék a vm. 1939. évi költségvetésében a megszavazott összeg fedezetéről.

Megokolás.

Az ország Főméltóságú Kormányzója iránt érzett mély hódolat, ragaszkodás és hála kifejezéseken, másrészt pedig átérezve az eddigi kényszerű helyzetünk miatt kellően ki nem épített magyar aviatikának közérdekű és honvédelmi célok által is megkövetelt kifejlesztésének szükségességét, fenti célra törvényhatósági bizottságunknak fentjelzett összeget meg kellett szavazni. Fenti véghatározatról törvényhatósági bizottságunk a vármegye Alispánját s általa az összes érdekelteket jegyzőkönyvi kivonaton értesíteni rendeli és véghatározatát a Várme-

gyei Hivatalos Lapban is közzétenni rendeli azzal, hogy az a megjelenést követő naptól számított 8-ik napon kihirdetettnek tekintendő és további 15 nap alatt ellene felebbezéssel lehet élni a m. kir. Belügyminiszter Úrhoz. A felebbezést a vármegye Alispánjánál kell előterjeszteni.

Kmft.

Jegyzetté és kiadja:

*Zombory György tb. szolgabíró.*⁸⁷

A vármegyei névsort olvasva a törvényhatósági közgyűlésben, ott látjuk az ózdi és a miskolci cserkész- és sportrepülés jónéhány támogatóját, akiknek a neve a könyvünkben a repülőeseményekkel kapcsolatosan már előfordult.

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. HMNRA és a levegő repülőképzés sokkal markánsabb kapcsolatokat mutat, mint a cserkészrepülés kapcsolatában.

Néhány gondolat a pénzek és a fejlődés nagyságrendjéről.⁸⁸ Egy korabeli beszámoló alapján adunk meg fontos tényeket, adatokat, összegeket.

Szombathelyen hangárt és lakóépületet létesítettek a sportrepülőtéren. *Siófok-Balatonkilitin* víztelenítették a repülőteret, továbbá hangárt és lakóépületet emeltek, *Budapest-Hármashatárhegyen* pedig lejáró út készült a gépszállítások céljára.

„ Hatalmasan fellendül a magyar sportrepülés.

Ifjabb Horthy István nyilatkozik a Nemzeti Repülőalap programjáról

Vitéz nagybányai Horthy Miklós, Magyarország kormányzójának hetvenéves születésnapja alkalmából a kormány elhatározta, hogy az államfő nevére nemzeti repülőalapot, nevez el. A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap lesz hivatva szolgálni a magyar repülésügy fejlesztését. A Magyar Aero Szövetség ifj. Horthy István elnök vezetése alatt már megkezdte a munkát, hogy a magyar nemzet is résztvegyen abban az óriási versenyben, amely a levegőben folyik.

A Magyarország munkatársa ma délelőtt kérdést intézett ifj. Horthy Istvánhoz, az Állami Gépgyár helyettes vezérigazgatójához, az Aero Szövetség elnökéhez a nemzeti repülőalap munkájával kapcsolatban.

– Tegnap értekezletet hívott össze a miniszterelnök úr, amelyen a nemzeti repülőalap működéséről tanácskoztunk. Ennek következtében a közeljövőben számolni kell azzal, hogy a

⁸⁷ A törvényhatósági névsorban számos ózdi képviselő van, akik az RMST vezetői is. Borsod, Gömör és Kishont vármegyék Hivatalos Lapja, 1938 (37. évfolyam, 1-41. szám)1938-08-29 / 27. szám

⁸⁸ A pénz, amely viszont országosan tekintélyes volt, fillérekből jött össze! A hazai filmgyártás is nagyot profitált a nekik juttatott pénzekből.

magyar sportrepülés hatalmas fellendülésen fog keresztül menni. Kint jártam Berlinben a nemzetközi Aero Szövetség idei kongresszusán és csodálatos eredményeket láttam.

– A magyar sportrepülés fejlesztéséhez elsősorban pénzre van szükségünk. A pénzeken repülőgépet kell venni. Ekkor ismét pénzre van szükség, mert a géphez benzin kell, hogy el tudjon indulni. Ezután további pénzre van szükség, hogy megfelelő repülőterek álljanak rendelkezésünkre. Az Aeroklubok nemcsak Budapesten, hanem vidéken is működni fognak, hogy mentől szélesebb rétegekben váljék népszerűvé a sportrepülés és megfelelő felkészültségű pilóták álljanak rendelkezésre. A pilótanevelésnek már az iskolákban meg kell kezdődni. Az első lépés a modellezés. Tizenkétéves gyerekek már nagyszerű eredményeket érhetnek el ezen a téren.

– Berlinben láttam olyan modelleket, amelyek öt percig, vagy tovább is a levegőben maradnak. Az iskolákban modellező klubokat kell alakítani és meg kell szervezni, hogy ezek versenyezzenek egymással. Már most is működik néhány iskolában lelkes tanárok vezetése alatt néhány klub, ezeket ki kell szélesíteni. A modellezés után idősebb korban kerülhet sor a vitorlázó repülésre, azután a motoros sportrepülésre.

– A magyar társadalomnak át kell éreznie a sportrepülés fontosságát és ezeket a törekvéseket saját anyagi erejével is támogatnia kell. Nagy súlyt helyezünk a társadalmi támogatásra. Már is igen nagy érdeklődés mutatkozik a társadalom minden rétegéből, intézmények és magánosok részéről a sportrepülés iránt.

– A társadalom köréből érkező adományokat a Légügyi Hivatal gyűjti össze és ezeket az összegeket a Légügyi Hivatal 65.080. csekkszámlájára kell beküldeni.

Beszéltünk Ember Sándor országgyűlési képviselővel, az Aero Szövetség társelnökével is, aki a parlamentben indítványt terjesztett elő a repülőalap létesítésére.

– Repülőalapra szükség van azért, – mondotta Ember képviselő – mert társadalmi segítség nélkül azok, akik a repülésre alkalmasak, saját erejükből nem rendelkeznek az ehhez a sporthoz szükséges anyagi eszközökkel. Külföldön mindenütt nagy támogatásban részesítik a sportrepülést.

– Magyarországon a társadalom támogatása eddig nem volt megszervezve. Voltak lelkes emberek, de hiányzott, a szervezettség. Meg kell szervezni azokat a forrásokat, ahonnan támogatást kaphat a sportrepülés ügye. Az alapot nem lehet limitálni. Minél több gépre, minél több pilótára van szükség. A magyarnak is ott kell lenni a levegőben a többi kultúr nemzet között.”⁸⁹

A HMNRA támogatása térségünkben az ózdiaknál sokkal jobban érintette a miskolciakat! Később majd látjuk, hogy ennek fejében a kiképzőkeretet is ott hozták létre. Két repülőterük is volt már ekkor. Az egyik a sajkópápolnai a másik, a síkvidéki pedig, Zsolcán (Arnóton),

⁸⁹ Magyarország, 1938. június (45. évfolyam, 122-144. szám) 1938-06-29 / 144. szám

„ Országos viszonylatban is jelentős a Bükk-Mátravidéki Aeró Club működése.

60 vitorlázó repülő tagja van az egyesületnek – az elmúlt évben 525 volt a felszállások száma

Szombat délelőtt tartotta a Bükk- Mátravidéki Aero Club a vármegyei főispáni hivatalban választmányi ülését, ezt követőleg pedig rendes évi közgyűlését. – Spiry Endre dr. egészségügyi tanácsos, tiszti főorvos, az egyesület főtitkára jelentésében beszámolt az egyesület 1939 évi életéről és működéséről. Bejelentette, hogy az elmúlt évben a m. kir. Légügyi Hivatal, később a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap rendszeres támogatása eredményeképpen az egyesület anyagilag megerősödött. Zavartalan működését azonban nagyon hátráltatja az a körülmény, hogy Fábrián Sándor főoktató és Gadnay János oktató már a múlt év őszén katonai szolgálatra vonultak be és így csak a diósgyőri „Nagy Lajos“ cserkészcsapat oktatója: Kökény Béla tudott a repülőkkel foglalkozni, akinek azonban saját csapatának tagjai is elegendő munkát adtak. Javasolja tehát hogy Budapestről szerződtessenek le egy oktatót.

Jelentette továbbá a főtitkár, hogy tavasszal a miskolci tagok száma 30 főre emelkedett, így a diósgyőri cserkészrepülőkkel mintegy 60 tagja volt az egyesületnek. Három sikló és 3 vitorlázó gépük van, melyből jelenleg 2 sikló és 2 vitorlázó gép üzemképes. Az elmúlt év folyamán a rossz időjárás miatt 27 üzemnap volt, a felszállások száma 525.

Teljesítményrepülést végzett hét növendék, akik közül Soltész és Stutzeni⁹⁰ cserkészrepülők egyfolytában 5–5 órát voltak a levegőben. – Mindezek is bizonyítják, hogy az egyesület működése országos viszonylatban is jelentősnek, mondható. Az egyesület anyagi helyzetét illetően megemlítette, hogy az elmúlt évben 2.888 P volt a kiadás, a bevétel pedig 4.768 P, úgyhogy az év 2000 pengőn felüli pénztári maradvánnyal zárult.

Megemlítette még a főtitkár, hogy júliusban Laborczfy ezredes, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap alelnöke látogatta meg az egyesületet és 2000- pengő újabb segílyt, valamint kölcsönképen egy kb. 1600 P értékű Vöcsök-repülőgépet utalt ki. Laborczfi ezredes a legmelegebb elismerését és köszönetét fejezte ki az egyesület elnökének azért, hogy azokban a nehéz időkben, amikor a Nemzeti Repülő Alap erkölcsi és anyagi támogatásával nem állhatott az egyesület mellé, lankadatlanul végezte működését és teljesítette feladatát, úgy– annyira, hogy ma az egyesület eredményesen és intenzíven tud bekapcsolódni a nemzeti repülő kiképzés munkálataiba.

Személyi jellegű javaslatai után, melyekkel az egyesület életében mutatkozó nehézségeket akarja áthidalni, jelentését az egyesület elnöke iránt kifejezett köszönettel zárta be a főtitkár, kérve úgy az elnököt, mint az egyesület többi lelkes és támogató tagjait, hogy a jövőben is vegyék pártfogásba az egyesülete, hogy most már a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap keretében, nemzetvédelmi hivatását zavartalanul és fejlődőképesen tölthessék be. – Külön köszönetét mondott továbbá a Magyar Aero Szövetség és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap vezetőségének, akik az egyesületet erkölcsi és anyagi támogatásban részesítették.

⁹⁰ Természetesen Studzeni Józsefről van szó.

Végül bejelentette a főtitkár, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap vezetőségével tárgyalások folynak az irányban, hogy a jövő évben az egyesület költségvetése — az alaptól nyert támogatással — mintegy 8000 pengőre emeltessék.

A tárgysorozat többi pontjainak letárgyalása után a közgyűlés elfogadva a választmány javaslatát, a megüresedett tisztségekre és tagsági helyekre az alábbiakat választották meg:

Társelnök, ügyvezető elnök: Kolár Nándor, pénztáros Vonga László, helyettes pénztáros, illetőleg gazda Antal Béla. Számvizsgáló bizottság elnöke Zoltán Ferenc, rendes tagjai Osváth Lajos, Pusztai Lajos, Czibulás Zsigmond, Zalányi József. – Sportbizottság elnöke Pető Béla. – Propaganda bizottság előadója Szabó Pál, tagjai: Forgách Géza, Wolff László, Végh Tibor dr.

A kisorsolt választmányi tagok közül újraválasztottak, illetőleg az eltávozottak helyett megválasztottak: Győry György dr, Lichtenstein Jenő dr., Majtényi Ádám, Melczer László, Fekete László dr., Halassy József, Haussenblasz Károly, Haussenblasz Róbert, Hüke Kálmán, Hercz Jenő, Gömörly Árpád, Kakassy Jenő, Sándor István, Iványi Béla, Jaeger Gyula dr., Kállay Géza, Kereeztessy Sándor, Pető Béla, Kisskázy Béla, Zalányi József, Nagy Ernő dr.

A ki nem sorsolt és itt fel nem sorolt tisztkari és választmányi tagok természetesen továbbra is tiszttükben maradnak.”⁹¹

„ Miskolc, július 27.

Csütörtökön megérkezett Miskolcra a „Vöcsök“ nevű vitorlázó sportrepülőgép, amelyet a Horthy Miklós nemzeti repülőalap adományozott a Bükk-Mátra Vidéki Aero Klubnak. A gépet reggel 9 órakor a városháza előtt vette át vitéz Borbély Maczky Emil főispán, a Bükk-Mátra Vidéki Aero Klub elnöke nevében Kolár Nándor, a klub ügyvezető igazgatója. Ezután a gépet Sajókápolnára vitték és átadták rendeltetésének.”

„ Miskolcra érkezett a nemzeti repülőalap által adományozott „Vöcsök“ vitorlázó sportrepülőgép.

Az átvétel után Sajókápolnára vitték a Bükk-Mátra Vidéki Aero Klub repülőterére.”⁹²

A különféle vitorlázó és sportrepülő egyesületeket az 1939. évi 600 000 pengővel szemben 1940-ben 950 000 pengővel támogatta az alap, amely ekkor már 43 motoros repülőgéppel, 30 motornélküli repülőgéppel, tehergépkocsikkal, ejtőernyőkkel és egyéb felszereléssel rendelkezett.

Látható, hogy a HMNRA nem „einstandolta” el a korábbi repülőegyesületek vagyonát! Azok természetesen megmaradtak a korábbi keretek között, ehhez a repülőalap csak adott!

⁹¹ Magyar Jövő, 1939. július-szeptember (21. évfolyam, 147-223. szám)1939-07-13 / 157. szám

⁹² Magyar Jövő, 1939. július-szeptember (21. évfolyam, 147-223. szám)1939-07-28 / 170. szám

Debrecenben, Szeged-Algyőn, Győrött, Pécsen számos beruházást hajtottak végre. A felsorolt helyek egyébként a *HMNRA* motoros repülő iskolái is!

450 vitorlázó repülő közül 320 már letette az „A” vizsgát, sőt legnagyobb részük a „B” vizsgát is.

130 motoros repülő levante pedig nemcsak az elsőfokú kiképzést fejezte be sikeresen, hanem a műhelyrepülésben is előírt foknál magasabb eredményt produkált. 1940-ben a haderőn kívüli motoros repülőképzés folyamán egyetlen komolyabb baleset sem történt.



Erdély visszatérével újabb kiképző kereteket állítottak fel, hogy az ottani fiatalok nagyszerű tulajdonságait is a magyar repülés javára értékesíthessék.⁹³

HMNRA motoros kiképzőgépek jelzése⁹⁴

A nevesített pénzeszegek óriásiak, mert akkor a pengő vásárlóértéke is nagyon magas!

„Havi kétszáz pengő fixszel az ember könnyen viccel!”
ekkora összeg biztos megélhetést jelentett abban az időben, fizetésként.

Az anyagi segítséget postabélyegek kiadásával is növelték, „*repülőalap*” bélyegsorokat adtak ki 1941-1943. években. Az 1943-as bélyegnek szomorú aktualitása volt, hogy 1942. augusztus 20-án, bevetés közben hősi halált halt *Horthy István* kormányzó helyettes, vadászrepülő főhadnagy, a keleti, szovjet fronton. Ő egyetemista kora óta híve volt a repülésnek és minden kézzel fogható eszközzel támogatta is a hazai repülés ügyét.

A pénzügyi alapok növelése érdekében sorozatosak a felhívások a napilapokban is. Ezeknek is óriási hatása van! A Magyar Szárnyak lapjaiban oldalakon át sorolják az adományokat! Ez csak egy kiragadott példa.

„ *A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap hírei: Adományok a repülőalpra:*

... *Ózdi Iparoskör, Ózd 100.– P,...*

Vas- és acélgyár, finomhengermű, Ózd 180.–, P... ”⁹⁵

A következő felhívást a *MAeSZ* adta ki 1940. márciusban, a *HMNRA* képzések népszerűsítésére. Ez nem csak ezért érdekes, itt felsorolást nyertek az akkor működő vitorlázórepülő egye-

⁹³ <http://www.huszadikszazad.hu/cikk/a-horthy-repulo-alap-uj-beruhazasai>

⁹⁴ Vívóterem, uszoda, mozi, könyvtár a Repülőgépszerezésvégyár munkásainak.
<http://www.huszadikszazad.hu/1942-februar/gazdasag/vivoterem-uszoda-mozi-konyvtar-a-repulogepszerezelygyar-munkasainak>

⁹⁵ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám) 1940-03-01 / 3. szám

sületek! Az egyesületi névsort átnézve, véleményem szerint, csak a jól működő egyesületek vannak nevesítve itt és nem az összes.

*„ A VITORLÁZÓ REPÜLÉSEN KERESZTÜL VISZ AZ ÚT A MOTOROS REPÜLÉS-
HEZ*

A haderőnkírvüli motoros repülőképzésre a jelentkezési határidő rövidesen lejár. A jelentkezők nagy számára való tekintettel már most közöljük az érdeklődő fiatalsággal, hogy az 1941. évben elsősorban azokat vesszük fel motoros kiképzésre, akik a motornélküli vitorlázórepülésben már jártassággal bírnak. Felszólítjuk tehát a repülőnek készülő 16–20 éves ifjúságot, hogy tagegyesületeinknél motornélküli repülőképzésre jelentkezzenek.

A kiképzés a folyó év tavaszán kezdődik. Felvilágosításért mindenki a lakhelyéhez legközelebb eső egyesülethez forduljon. A költségeket a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap viseli.

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

Vitorlázó kiképzésre egyelőre az alábbi tagegyesületeinknél lehet jelentkezni:

BUDAPESTEN

MOVE Repülő Osztálya

(Podmaniczky-utca 45.).

Cserkészrepülők

(Nagy Sándor-utca 6.).

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

(XI., Műegyetem).

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület

(Múzeum-körút 4. C. épület).

13. sz. Államgépgyári Ezeremester Cserkészrepülők

(Golgota-út 4-6.).

Danuvia Sportegyesület Repülő Osztálya

(Angol-utca 10-12.).

Gamma Cserkészrepülők

(Fehérvári-út 81-83.).

Ganzgyári Cserkészrepülők

(Kőbányai-út 31.).

Shell Sportegyesület Repülő Osztálya

(József nádor-tér 5-6.).

BSzKRt Sp. E. Repülő Sz. O.

(Akácfa-utca 15—17.).

MAC Rep. Sz. O.

(Margitsziget).

<i>RÓMAIFÜRDŐN</i>	<i>MOVE Repülő Osztálya.</i> <i>(Budapest, III., Nimród-u. 5.).</i>
<i>ÚJPESTEN</i>	<i>Magyar Pamutipar S. E. Repülő Osztálya</i> <i>(Horthy Miklós-út 24.).</i>
<i>RÁKOSPALOTÁN</i>	<i>Testvériség Sportegyesület Repülő Osztálya</i> <i>(MÁV Istvántelki Főműhely).</i>
<i>GYŐRBEN</i>	<i>Győri Aero Club</i> <i>(Vagógyár).</i>
<i>PÉCSETT</i>	<i>Pécsi Egyetemi Repülő Club</i> <i>(Pécs, Repülőtér).</i>
<i>SZEGEDEN</i>	<i>Délvidéki Aero Club</i> <i>(Földrajzi Intézet).</i>
<i>DEBRECENBEN</i>	<i>Debreceni Repülő Club</i> <i>(Ferenc József-út 28/b.).</i>
<i>SZOMBATHELYEIN</i>	<i>Vasvármegyei Cserkészrepülők</i> <i>(Hollán Ernő-utca 12.).</i>
<i>MISKOLCON</i>	<i>Bükk–Mátravidéki Aero Club</i> <i>(Fa- és fémipari szakiskola).</i>
<i>SZOLNOKON</i>	<i>Szolnokmegyei Repülő Egyesület</i> <i>(Csarnok-utca 5.).</i>
<i>GYÖNGYÖSÖN</i>	<i>MOVE Repülő Osztálya</i> <i>(Jókai-utca 25.).</i>
<i>ESZTERGOMBAN</i>	<i>MOVE Repülő Osztálya</i> <i>(Szent Lőrinc-u. 5.).</i>
<i>ÓZDON</i>	<i>Vas Cserkészrepülők.</i>
<i>SOPRONBAN</i>	<i>Végyvári Cserkészrepülők</i> <i>(Postafiók 104.).</i>
<i>MÁTÉSZALKÁN</i>	<i>MOVE Repülő Osztálya.</i>
<i>SÁROSPATAKON</i>	<i>MOVE Repülő Osztálya</i> <i>(Bodrogközi Tiszaszabályozó Társulat címén).</i>
<i>SZENTESEIN</i>	<i>Szentesi Cserkészrepülők</i> <i>(Petőfi-utca 1.).</i>
<i>BAJÁN</i>	<i>Bácskai Repülő Egyesület</i>
<i>GÖDÖLLŐ–BUDAPEST</i>	<i>Icarus Repülő Iskola</i> <i>(VII. Kertész-u. 24–28.).</i>

CELLDÖMÖLKÖN	MÁV Sp. E. Rep. Sz. Osztálya.
BÉKÉSCSABÁN	MOVE Repülő Osztálya.
KECSKEMÉTEN	Középmagyarországi Automobil Club Rep. Sz. 0.
NAGYKANIZSÁN	Nagykanizsai Repülő Egyesület.
ZALAEKESZEGEN	MOVE Repülő Osztálya.
UNGVÁRON	MOVE Repülő Osztálya.” ⁹⁶

A HMNRA 1940. évi vázlatos elképzelései.

„Tervek az 1940-es évre

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az eddig befolyt összegekből az 1940. évre egyelőre a következő programot valósítatja meg a Magyar Aero Szövetséggel, amelyhez az anyagi fedezetet nyújtja.

1. I. fokú sportrepülőképzés, iskolagépek pótlása és egy új kiképzőkeret felállítása 550.000 P költségkeretben.

2. Vitéz nagybányai Horthy István Közp. Vitorlázó Telep felépítésére, berendezésére, valamint az előképzés beállítására oly módon, hogy működése az 1941. évtől kezdve a motoros sportrepülőképzés elé szervesen bekapcsolódhassék. 1941. évben már a vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Telep választja ki a motoros repülőképzésre kerülő növendékeket 200.000 P költségkeretben.

3. Vitorlázórepülés támogatására az A) csoportba tartozó egyesületek részére 140.000 P költségkeretben.

A B) csoportba tartozó egyesületek részére 60.000 P költségkeretben.

Az A) csoportbeli egyesületek beszerzésére és a kiképzés megindítása, valamint lebonyolítása érdekében vidéken állandó oktatókat fognak alkalmazni a vitorlázórepülés költségvetésének terhére. Oly helyeken, ahol már motoros kiképzőkeret van, ott ez a személyzet úgy lesz kiképezve, hogy a vitorlázórepülő- kiképzésben is mint oktatók résztvehessenek.

A B) csoportba a vitorlázórepülés tekintetében eredményeket felmutató egyesületek fognak tartozni. A beosztást a Magyar Aero Szövetség fogja végezni. Az A) csoportba tartozó egyesületek támogatásának mértékét meg fogja szabni azoknak a növendékeknek a száma, akik a motoros repülés tanfolyamaira kerülnek, valamint azoknak a katonaköteles-kor előtti növendékeknek a száma, akik repülőszolgálatra repülőszakorvosi szempontból alkalmasak és kötelezőt írnak alá arra vonatkozólag, hogy katonai szolgálati idejüket bármilyen szakban a Légierőknél teljesítik.

A B) csoportba soroló egyesületek támogatásának mértékét a Magyar Aero Szövetség fogja megállapítani...

⁹⁶ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-03-01 / 3. szám

5. Az A) és B) kategóriába tartozó vitorlázóegyesületek részére oktatók kiképzésére 20.000 P költségkeretben.

6. A modellezés költségeire 15.000 P költségkeretben...⁹⁷

„... A HMNRA jelentése szerint, 1941-ben ezer repülőlevente 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. Közülük a sikereseket katonai szolgálatra pilótának hívták be. Az Alapnak ebben az évben 61 motoros gépe, 124 vitorlázó gépe, 36 gépko-csija, 90 ejtőernyője volt ...”



A HMNRA győri kiképzőkeretének legénységi pilótanövendékei, 1941 nyarán⁹⁸

Pilótának jelentkezhetett az a 18-20 év közötti fiatalember, aki legalább 4 középiskolai osztályt végzett s igazolta magyar állampolgárságát, nőtlen családi állapotát, keresztény származását, s rendelkezett erkölcsi bizonyítvánnyal, valamint szülői beleegyezéssel.

1943-ban Magyarország a vitorlázórepülési eredményeket és vizsgák számát tekintve Németország és Lengyelország után, a harmadik helyre „küzdötte” fel magát.

A motoros repülő iskolákat, főleg német relációból beszerzett, *Bücker Bü-131 (Jungmann)* és *Bü-181 (Bestmann)* gépekkel szerelik fel. De épülnek hazai gépek is a *Káplár*, és a *Levente*.

Ismételten ki kell mondani, hogy a *HMNRA* nemcsak a „*levente*” repülőket, hanem az egyéb klubokat is támogatta juttatásokkal, így a cserkészrepülőket és a nagyvállalatok, egyesütemek által működtetett egyesületeket is!

Az ózdi cserkészrepülőkhöz is – érzéseim szerint – a *Tücsök*, *Vöcsök* és *Pilis* gépek ekkor a *HMNRA* támogatásával kerültek, bár ezt még kutatással nem tudtam igazolni.

Ózdról is kerültek növendékek a *HMNRA* motoros iskoláihoz, ketten! Erről majd később írunk is.

⁹⁷ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-01-01 / 1. szám

⁹⁸ B. Stenge Csaba: Zuhanóbombázó és csatarepülő...

<http://www.vasiszemle.hu/2016/01/stenge.htm>

Egyértelmű viszont a miskolci – sajkápolnai repülők esetén a *HMNRA* -tól származó *Tücsök, Vöcsök és Pilis, Cimborá* gépek adományozása. A Bükk-Mátravidéki Aero Club, mint a *HMNRA* által támogatott egyesület, leventerepülő képzőként is működött. Erre az ottani dokumentumok egyértelműen utalnak is.



HMNRA pilótaotthon, a kép jobb oldali háttérében, Szentes⁹⁹

A következő összeállítás az 1940. év eredményeit ismerteti. Ebből egyértelműen kiderül, hogy ekkor 32 repülőegyesület működik hazánkban. 21 lejtővitorlázó és 11 síkvidéki egyesület.

„ AZ 1940. ÉV VITORLÁZÓREPÜLŐ EREDMÉNYEI

Az 1940. évben a motor nélküli repülés a haderőnkívüli repülő előképzés szolgálatában, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap hathatós támogatásával, Szövetségünk irányítása mellett az alábbi eredményeket érte el:

I. fokú (»A») rep. vizsgát tett 605 növendék.

II. fokú (»B») rep. vizsgát tett 275 növendék.

Kiképzést teljesen befejezte és vitorlázó pilótaigazolványt nyert 134 növendék.

A vitorlázó repülés legmagasabb fokát, a nemzetközi ezüstkoszorús teljesítmény jelvényt az elmúlt évben 21-en érték el. Ezt az óriási eredményt 32 tagedyesületünk kiképző csoportja teljesítette, melyek közül 21 lejtőmenti, hegyvidéki rendszerrel dolgozik. A gépeit gumikötél segítségével indítja, 11 egyesületünk pedig síkvidéken csörlőautó segítségével indítja a gépeit,

21 lejtőmenti egy[esület]. 34.527 felszállást, 2750 repült órát, 393 »A«, 186 »B«, 130 »C« vizsgát és 21 teljesítmény-jelvényt teljesített.

⁹⁹ Pusztai János: A szentesi repülés rövid története (A képen Ronkay Ákos, Szabady hadnagyok, Baross főhadnagy.) <http://www.szentesinfo.hu/mozaik/2005/exkluziv/szentesi-repules.htm>

11 síkvidéki egy[esület].. 17.158 felszállást, 153 órát repült, 212 »A«, 89 »B«, 4 »C« vizsgát ért el.

A kiképzés összesen 189 géppel történt, melyből a lejtőmenti egyesületek 137, a síkvidéki egyesületek 52 gépet használtak.

Az 1940. év összes felszállási száma 51.685, összes repülő idő 2737 óra 11 perc.

A repülő növendékek kiképzésével párhuzamosan az oktatók kiképzése 3 tanfolyamon történt. Ezek során 37 oktató, 7 csörlőgépezésre jogosító oktató és a motorosvontató repülőgépezetők nyert működési engedélyt.

A H. M. N. R. A. támogatásával hangár épült Szombathelyen és Érden.

A budapesti Hármashatárhegyen a Pilóta Otthont kibővítették és berendezték úgy, hogy jelenleg 70 fő repülő növendék befogadására alkalmas. Ugyanitt a repülőgépeket szállító gépkocsik részére 1 garázsépületet emeltek. A gépszállítások zavartalan lebonyolítására a meglévő 2 gépkocsizhoz egy harmadikat is berendeztek pótkocsival együtt.

A repülőüzemek fenntartása és a beszerzési költségek az elmúlt évben kereken 500.000 P-t tettek ki.

A Hármashatárhegyen és a budaörsi terepen egy-egy kilométer autótutat építettek, melynek segítségével a repülőgépek zavartalan szállítása lehetővé vált.

A kiképzés lefolytatásához az elmúlt évben magyar tervezésű és gyártású 25 db vitorlázó iskolagépet, 1 db kétüléses, 2 db különleges versenygépet, 2 db motorosvontató repülőgépet, 4 db olimpiai versenygépet, és 3 db repülőgéppindító csörlőgépet szereztek be és bocsátottak a haderőnkívüli repülőelőképzés szolgálatába.

*Az elért eredmények teljes mértékben megfeleltek az előirányzatnak, annak ellenére, hogy a költségvetésben biztosított összegek csak május hó folyamán váltak folyósíthatóvá és a rendkívüli helyzettel kapcsolatosan a katonai korlátozások és behívások a kiképzési főszezonban 2 hónapon keresztül rendkívül hátráltatták a motomélnküli repülőüzemeket.*¹⁰⁰

Aztán egy olyan hír, amely rávilágít arra, hogy a hibák „időtlenek” és nem függenek sem a kortól, sem a társadalmi rendszertől és egyáltalán semmitől... Mintha ma írták volna... hiába, a népszerűség és a közérdeklődés kapcsolata egyértelmű!

„ Egy fővárosi középiskola 100 növendékét szavaztatták meg a következő kérdésekre:

- L Ki volt a leghíresebb világháborús magyar tábori pilóta? Egy sem tudott felelni!*
- 2. Mennyi idő alatt repülték át az óceánt a magyar repülők? Erre sem tudott senki felelni!*

¹⁰⁰ Magyar Szárnyak, 1941 (4. évfolyam, 1-24. szám)1941-02-15 / 4. szám

3. Ki a Színészkamara elnöke?

Erre – egy híján – mind a száz diák megfelelt!¹⁰¹

A magyar motornélküli repülés 1941. évi eredményei.

Sorszám	Egyesület neve	Működő tagok száma	Repülőgép állomány						Felszállások száma	Repült idő		*A* vizsga	*B* vizsga	*C* vizsga	*D* vizsga
			sikló	isk. vit.	gyak. vit.	teljesítmény	kétülés	összesen		óra	perc				
1.	MOVERO Bpest	38	5	3	2	2	—	12	2308	267	891	23	15	8	2
2.	MÁVAERO Rákospalota	75	5	4	1	2	1	13	1986	104	01	22	8	8	—
3.	Cserkészrep. Bpest	574	10	3	2	3	—	18	8998	327	14	107	50	26	5
4.	MOVERO Gyöngyös	40	5	3	—	—	—	8	861	7	30	17	3	1	—
5.	Ezermester cserk. rep. Bpest	56	1	1	1	—	—	3	811	56	36	13	9	6	1
6.	Vas cserk. rep. Ózd	40	1	2	1	—	—	4	181	1	33	1	—	—	—
7.	MOVERO Esztergom	54	3	2	—	1	—	6	2458	36	—	28	7	1	—
8.	Cserkészrepülők Sopron	33	2	—	—	—	—	2	850	2	01	9	—	—	—
9.	BESZKÁRt Budapest	78	5	3	1	1	—	10	1262	31	47	22	11	6	2
10.	MOVERO Mátészalka	55	1	1	—	—	—	2	144	—	13	—	—	—	—
11.	MOVERO Sárospatak	41	2	2	—	—	—	4	1026	6	21	13	10	—	—
12.	M. Sr. E. Budapest	92	—	4	2	4	—	11	3657	726	54	28	16	17	9
13.	Bükk—Mátrav. Ae. C.	48	2	2	1	—	—	5	842	4	24	15	—	—	—
14.	Vasvárm. cserk. rep.	39	2	3	—	—	—	5	1119	7	31	8	5	—	—
15.	Szolnok megyei RE.	58	3	2	1	1	—	7	748	7	03	12	4	1	—
16.	Csongrádv. Cserkészrep.	51	7	3	1	1	—	12	3184	19	11	37	8	—	—
17.	Tud. Egyet. Sp. Egyes.	243	2	6	1	1	—	10	2554	152	52	19	20	16	—
18.	MOVERO Rómaifürdő	45	2	2	—	—	—	4	1115	100	44	10	6	7	—
19.	Gamma Sportrep. Egyes.	86	2	2	2	—	1	7	1372	140	56	15	6	10	—
20.	Pamutipar	47	3	2	1	—	—	6	799	104	57	11	10	8	2
21.	Debreceni Repülő Club	72	2	1	1	—	—	4	2553	26	31	26	15	—	—
22.	Győri Aero Club	104	5	1	1	—	—	7	4542	64	25	58	33	3	—
23.	Délvidéki Aero Club	30	3	2	1	—	—	6	815	3	24	4	—	—	—
24.	Pécsi Egyet. R. C.	28	—	3	1	—	—	4	946	7	33	11	6	—	—
25.	Bácskai Rep. Egyes.	19	2	1	—	—	—	3	81	—	31	2	—	—	—
26.	Icarus vit. rep. isk.	66	3	3	—	—	—	6	1639	12	23	22	4	—	—
27.	Danuvia Sp. Egyes.	23	—	1	1	—	—	2	479	27	45	6	4	4	—
28.	B. S. E. Budapest	45	2	1	—	—	—	3	1156	16	27	15	3	—	—
29.	Elektromos S. E.	37	1	1	1	—	—	3	463	2	41	9	—	—	—
30.	Perutzgyári Sportrep. Egyes.	39	—	2	—	—	—	2	1060	4	27	8	—	—	—
31.	Debreceni Vasutas S. E.	40	2	—	—	—	—	2	351	4	11	11	7	—	—
32.	Közp. Vit. Keret. Budapest (Hármashatárhegy)	—	2	2	1	4	1	10	1222	455	—	9	9	11	—
33.	Kolozsvár Cserk. rep.	—	1	1	—	—	—	2	—	—	29	—	—	—	—
	Összesen	2296	86	69	24	20	3	203	51582	2716	—	591	270	133	21

Itt érdemes egy kis statisztikai összehasonlítást is végezni az egyesületek között!

Egyesület	Tagok (fő)	Gépek (db)
MOVERO Budapest	38	12
MÁVAERO Rákospalota	75	13
Cserkészrepülők Budapest	574	18
MOVERO Gyöngyös	40	8
Ezermester cserkészrepülők Budapest	56	3
Vas cserkészrepülők Ózd	40	4
MOVERO Esztergom	54	6
Cserkészrepülők Sopron	33	2
BESZKÁRt Budapest	78	10

¹⁰¹ Magyar Szárnyak, 1941 (4. évfolyam, 1-24. szám)1941-09-01 / 17. szám

MOVERO Mátészalka	55	2
MOVERO Sárospatak	41	4
MSrE Budapest	92	11
Bükk-Mátravidéki Aero Klub Miskolc	48	5
Vasvármegyei cserkészrepülők Szombathely	39	5
Szolnok megyei Repülő Egyesület	58	7
Csongrád megyei cserkészrepülők Szentes	51	12
Tudományegyetem Sportrepülők Budapest	243	10
MOVERO Rómaifürdő	45	4
Gamma Sportrepülő Egyesület	86	7
Pamutipar	47	6
Debreceni Repülő Club	72	4
Győri Aero Club	104	7
Délvidéki Aero Club Szeged	30	6
Pécsi Egyetem Repülő Club	28	4
Bácskai Repülő Egyesület	19	3
Icarus Vitorlázórepülő Iskola	66	6
Danuvia Sportrepülő Egyesület	23	2
BSE Budapest	45	3
Elektromos Sportrepülő Egyesület	37	3
Perutzgyári Sportrepülő Egyesület Pápa	39	2
Debreceni Vasutas Sportrepülő Egyesület	40	2
Központi Vitorlázó Keret Hármashatárhegy		10
Kolozsvári Cserkészrepülők		2
	2296	203

Az egyesületek sorolása a taglétszám alapján

Helyezés	Egyesület	Tagok (fő)	Gépek (db)	Egy gépre eső repülők (fő/gép)
1	Cserkészrepülők Budapest	574	18	31,9
2	Tudományegyetem Sportrepülők Budapest	243	10	24,3
3	Győri Aero Club	104	7	14,9
4	MSrE Budapest	92	11	8,4
5	Gamma Sportrepülő Egyesület	86	7	12,3
6	BESzKÁRt Budapest	78	10	7,8
7	MÁVAERO Rákospalota	75	13	5,8
8	Debreceni Repülő Club	72	4	18,0
9	Icarus vitorlázórepülő Iskola	66	6	11,0
10	Szolnok megyei Repülő Egyesület	58	7	8,3
11	Ezermester cserkészrepülők Budapest	56	3	18,7

12	MOVERO Mátészalka	55	2	27,5
13	MOVERO Esztergom	54	6	9,0
14	Csongrádmegyei cserkészrepülők Szentes	51	12	4,3
15	Bükk-Mátravidéki Aero Klub Miskolc	48	5	9,6
16	Pamutipar	47	6	7,8
17	MOVERO Rómaifürdő	45	4	11,3
18	BSE Budapest	45	3	15,0
19	MOVERO Sárospatak	41	4	10,3
20	MOVERO Gyöngyös	40	8	5,0
21	Vas cserkészrepülők Ózd	40	4	10,0
22	Debreceni Vasutas Sportrepülő Egyesület	40	2	20,0
23	Vasvármegyei cserkészrepülők Szombathely	39	5	7,8
24	Perutzgyári Sportrepülő Egyesület Pápa	39	2	19,5
25	MOVERO Budapest	38	12	3,2
26	Elektromos Sportrepülő Egyesület	37	3	12,3
27	Cserkészrepülők Sopron	33	2	16,5
28	Délvidéki Aero Club Szeged	30	6	5,0
29	Pécsi Egyetem Repülő Club	28	4	7,0
30	Danuvia Sportrepülő Egyesület	23	2	11,5
31	Bácskai Repülő Egyesület	19	3	6,3
32	Központi Vitorlázó Keret Hármashatárhegy		10	
33	Kolozsvári Cserkészrepülők		2	
		2296	203	11,3

Rendelkezésre álló gépek száma szerinti rangsor

Helyezés	Egyesület	Tagok (fő)	Gépek (db)	Egy gépre eső repülők (fő/gép)
1	Cserkészrepülők Budapest	574	18	31,9
2	MÁVAERO Rákospalota	75	13	5,8
3	Csongrádmegyei cserkészrepülők Szentes	51	12	4,3
4	MOVERO Budapest	38	12	3,2
5	MSrE Budapest	92	11	8,4
6	Tudományegyetem Sportrepülők Budapest	243	10	24,3
7	BESzKÁRt Budapest	78	10	7,8
8	Központi Vitorlázó Keret Hármashatárhegy		10	
9	MOVERO Gyöngyös	40	8	5,0
10	Győri Aero Club	104	7	14,9
11	Gamma Sportrepülő Egyesület	86	7	12,3
12	Szolnok megyei Repülő Egyesület	58	7	8,3
13	Icarus vitorlázórepülő Iskola	66	6	11,0

14	MOVERO Esztergom	54	6	9,0
15	Pamutipar	47	6	7,8
16	Délvidéki Aero Club Szeged	30	6	5,0
17	Bükk-Mátravidéki Aero Klub Miskolc	48	5	9,6
18	Vasvármegyei cserkészrepülők Szombathely	39	5	7,8
19	Debreceni Repülő Club	72	4	18,0
20	MOVERO Rómaifürdő	45	4	11,3
21	MOVERO Sárospatak	41	4	10,3
22	<i>Vas cserkészrepülők Ózd</i>	40	4	10,0
23	Pécsi Egyetem Repülő Club	28	4	7,0
24	Ezermester cserkészrepülők Budapest	56	3	18,7
25	BSE Budapest	45	3	15,0
26	Elektromos Sportrepülő Egyesület	37	3	12,3
27	Bácskai Repülő Egyesület	19	3	6,3
28	MOVERO Mátészalka	55	2	27,5
29	Debreceni Vasutas Sportrepülő Egyesület	40	2	20,0
30	Perutzgyári Sportrepülő Egyesület Pápa	39	2	19,5
31	Cserkészrepülők Sopron	33	2	16,5
32	Danuvia Sportrepülő Egyesület	23	2	11,5
33	Kolozsvári Cserkészrepülők		2	
		2296	203	11,3

Az egy gépre eső repülők létszáma szerinti rangsor

Helyezés	Egyesület	Tagok (fő)	Gépek (db)	Egy gépre eső repülők (fő/gép)
1	MOVERO Budapest	38	12	3,2
2	Csongrádmegyei cserkészrepülők Szentes	51	12	4,3
3	MOVERO Gyöngyös	40	8	5,0
4	Délvidéki Aero Club Szeged	30	6	5,0
5	MÁVAERO Rákospalota	75	13	5,8
6	Bácskai Repülő Egyesület	19	3	6,3
7	Pécsi Egyetem Repülő Club	28	4	7,0
8	BESzKÁRt Budapest	78	10	7,8
9	Vasvármegyei cserkészrepülők Szombathely	39	5	7,8
10	Pamutipar	47	6	7,8
11	Szolnok megyei Repülő Egyesület	58	7	8,3
12	MSrE Budapest	92	11	8,4
13	MOVERO Esztergom	54	6	9,0
14	Bükk-Mátravidéki Aero Klub Miskolc	48	5	9,6
15	<i>Vas cserkészrepülők Ózd</i>	40	4	10,0

16	MOVERO Sárospatak	41	4	10,3
17	Icarus vitorlázórepülő Iskola	66	6	11,0
18	MOVERO Rómaifürdő	45	4	11,3
19	Danuvia Sportrepülő Egyesület	23	2	11,5
20	Gamma Sportrepülő Egyesület	86	7	12,3
21	Elektromos Sportrepülő Egyesület	37	3	12,3
22	Győri Aero Club	104	7	14,9
23	BSE Budapest	45	3	15,0
24	Cserkészrepülők Sopron	33	2	16,5
25	Debreceni Repülő Club	72	4	18,0
26	Ezermester cserkészrepülők Budapest	56	3	18,7
27	Perutzgyári Sportrepülő Egyesület Pápa	39	2	19,5
28	Debreceni Vasutas Sportrepülő Egyesület	40	2	20,0
29	Tudományegyetem Sportrepülők Budapest	243	10	24,3
30	MOVERO Mátészalka	55	2	27,5
31	Cserkészrepülők Budapest	574	18	31,9
32	Központi Vitorlázó Keret Hármashatárhegy		10	
33	Kolozsvári Cserkészrepülők		2	
		2296	203	11,3

1941-ben megjelenik a rendelet, amely a csörlőkre és az erre alkalmas vitorlázógépekre vonatkozik.

„Csörlőkocsikra és felszerelésükre, valamint a csörlőüzemben használatos motornélküli gépekre való előírás.

– *A m. kir. Légügyi Hivatal 100.610/1941. sz. rendelete*¹⁰²

Azután a HMNRA célkitűzése is a jövőre nézve.

„ Ötszáz új pilótát képez ki a Repülő Alap költségén a Magyar Aero-Szövetség

*... A megnagyobbodott ország és az események sürgetően követelik, hogy lépést tartunk a külfölddel s az eredményeket minden téren fokozzuk. Ennek mérlegelésével legalább 500 ifjút kell a haderőnkívüli repülőelőképzésben részesíteni, hogy a szükséges számú repülőgépezető ha kell, rendelkezésre álljon... ”*¹⁰³

Ezek után a HMNRA 1942. évi tervei következnek.

¹⁰² Magyar Szárnyak, 1941 (4. évfolyam, 1-24. szám)1941-02-01 / 3. szám

¹⁰³ Magyar Szárnyak, 1941 (4. évfolyam, 1-24. szám)1941-02-15 / 4. szám

„A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1942. év folyamán az alábbi építkezéseket fogja végrehajtani

1. Hangárt épített motoros- és vitorlázórepülőgépek részére Esztergomban és Budapest – Hármashatárhegyen.
2. Vitorlázórepülő leventelaktanyát épített Esztergomban és Gyöngyösön.
3. Kiképzőkeretek személyzetének elhelyezésére lakóházat épített Győrben, Szombathelyen, Pécsen, Szeged – Algyőn, Debrecenben, Budapest – Hármashatárhegyen.
4. Kiképzőkeretek személyzete részére lakóépületeket épített Budapest–Ferihegyen.
5. Gépkocsiszínt épített Szombathelyen, Szegeden és Debrecenben.
6. A vitorlázó repülőterekhez bekötő utat épített Gyöngyösön, Budapest – Farkashegyen.
7. A kassai lakóépületben átalakításokat hajtat végre.”¹⁰⁴

Aztán az is egyértelműen kiderül, hogy az „élelmes, gátlástalan csaló” mindig volt és mindig lesz is.

„ Senki sem gyűjthet a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap számára. Tudomásunkra jutott ugyanis, hogy egyes személyek a repülőalap nevének felhasználásával a közönség körében gyűjtenek. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága ezen az úton is tájékoztatja a nagyközönséget, hogy a céljaira való gyűjtésre megbízást vagy engedélyt senkinek sem adott. Ha egyes személyek ezen a címen gyűjteni

próbálnak, a legközelebbi rendőrnek kell őket átadni. Az alap részére szánt adományokat közvetlenül az alap 188.180. számú postatakarékpénztári csekkszámjára kell befizetni, mert az adomány így minden adminisztrációtól és költségtől mentesen, közvetlenül rendeltetési helyére jut.”¹⁰⁵

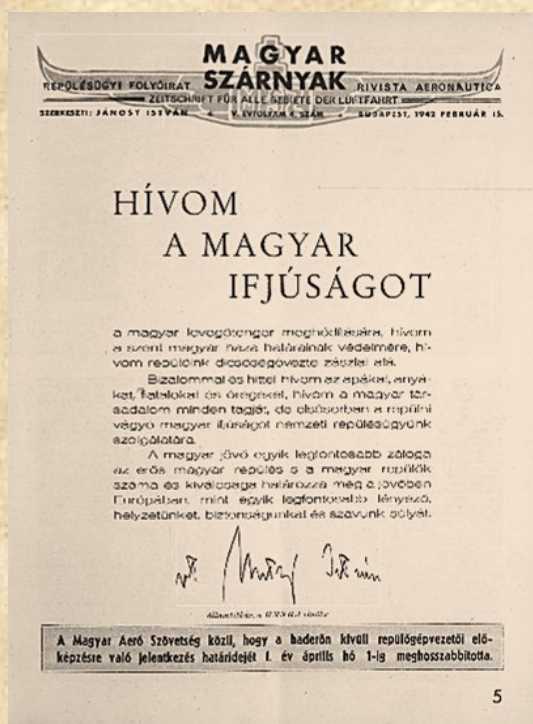


HMNRA tabló¹⁰⁶

¹⁰⁴ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-03-01 / 5. szám

¹⁰⁵ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-03-15 / 6. szám

¹⁰⁶ Nagy Gábor: Szomorú elsőség – egy mentőpilóta élettörténete
<http://iho.hu/hir/szomoru-elsoseg-egy-mentopilota-elettortenete-1-1109>



A Magyar Szárnyak állandónak tekinthető hirdetése, felhívása¹⁰⁷

„ A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap díszgyűlésen búcsúztatta elnökét, vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettest

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap díszgyűlésen, bensőséges ünnepséggel búcsúzott vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettes úr főméltóságától, aki három éven keresztül irányítója és vezetője volt a Repülő Alapnak. A főméltóságú urat a H. M. N. R. A. nevében vitéz Laborczffy Rezső ezredes, az intézőbizottság elnökhelyettese búcsúztatta.

Beszéde elején a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága tagjainak hódolatteljes ragaszkodását és afelett érzett büszke örömét tolmácsolta, hogy a nemzet közakarata vitéz nagybányai Horthy Istvánt a magas és felelősségteljes kormányzóhelyettesi tisztségre megválasztotta.

– Mi úgy érezzük, – folytatta vitéz Laborczffy Rezső ezredes – hogy Főméltóságodnak a magyar repülésügy érdekében a Repülő Alap intézőbizottságának elnöki székében teljesített önzetlen és fáradságot nem ismerő sikeres munkája is mozaikdarabja volt annak az érdemsorozatnak, amely a nemzeti közakarata megnyilvánulásának alapja volt...

... kérjük Főméltóságodat, hogy a jövőben a Repülő Alap védnökségét vállalni kegyeskedjék, azért, hogy az Alapnak a repülés érdekében végzett munkája továbbra is élvezhesse Főméltóságod gondoskodó szeretetét és pártfogását...

– Az Alap védnökségét vállalom és annak munkáját a jövőben figyelemmel fogom kísérni.

– Munkátokat az Isten áldása kísérje...¹⁰⁸

Újabb repülőgép tervezési pályázatot írt ki a MAeSz, .

„PÁLYÁZATOT HIRDET a MAeSz motornélküli és motoros gépekre

A Magyar Aero Szövetség eszmei pályázatot hirdet vitorlázó és motoros sportrepülő gépek tervezésére. A pályázaton minden keresztény magyar állampolgár résztvehet. A pályázat tárgya a következőkben leírt repülőgépek valamelyike.

¹⁰⁷ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-02-15 / 4. szám

¹⁰⁸ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-04-01 / 7. szám

1. Lejtőmenti siklásra alkalmas, kezdő, egyszemélyes iskolagép.
2. Műrepülésre is alkalmas egyszemélyes vitorlázórepülőgép.
3. Nagyteljesítményekre képes egyszemélyes vitorlázórepülőgép.
4. Vitorlázórepülőgépek vontatására szolgáló kétszemélyes motoros repülőgép.

A pályázat célja annak megállapítása, hogy kik kapjanak megbízatást részletes megtervezésre. Egy-egy gép tervezésére 2–4 megbízást adunk ki. A pályázat tartalmazza a gép vázlatát három nézetben, a szárny vázlatát, a hozzávetőleges teljesítmény számításokat, műszaki leírást szerkezetre, anyagokra és gyártásra vonatkozóan. Tartalmazza a tervező és munkatársainak nevét, címét, előképzettségét, továbbá nyilatkozatot arra, hogy a tervező a szükséges előírásokat, számítási eljárásokat ismeri. Végül kötelező nyilatkozatot arra, hogy a tervező és munkatársai keresztények, a szükséges okmányokat kívánatra be tudják mutatni és azt, hogy megbízás esetén öt hónapon belül a gyártásra szükséges rajzokat rendelkezésre fogják bocsátani. A pályázaton résztvehetnek olyanok is, akik a pályázattól függetlenül a felsorolt gépek valamelyikét már megtervezték, esetleg le is gyártották, amennyiben a gép legkorábban 1942. év folyamán került berepülésre és amely gép tervezéséért tiszteletdíjat, fizetséget közpénzből még nem kaptak.

A tervezési megbízásért, annak teljesítése után 3000–5000 P tiszteletdíjat fogunk fizetni, ezzel szemben a tervek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap részére licenrdíj nélkül felhasználhatók.

A pályázatok 1942 augusztus 1-ig nyújtandók be a Magyar Aero Szövetség műszaki osztályánál (Budapest, V., Vigadó-u. 2).

A fenti gépekre vonatkozó követelményeket általánosságban a német Bauvorschriften für Segelflugzeuge, (BfS) illetve Bauvorschriften für Flugzeugen (BfF) füzetek tartalmazzák. Szilárdtsági szempontból az 1. alatti a BfS 1. csoportjába, a 2. alatti a BfS 3. csoportjába, a 3. alatti a BfS 2. csoportjába, a 4. alatti a BfF 3. csoportjába sorolandó.

Teljesítmények:

1. -nél a legkisebb sebesség 40 km/ó.

A legjobb siklószám mellett a sebesség 50–55 km/ó., ennél a sebességnél a süllyedő sebesség 1.20 m/sec-nél nagyobb nem lehet.

2. -nál a legnagyobb sebesség legalább 350 km/ó. a legkisebb sebesség 55 km/ó- nál ne legyen nagyobb és ennél a sebességnél a süllyedő sebesség 1 m-nél nagyobb nem lehet.

3. -nál a siklószám 1:30-nál kisebb nem lehet.

4. -nél a legkisebb emelkedő sebesség legalább 3 m/sec. földközben járó motorral. A legkisebb vontatósebesség 75 km/ó-nál nagyobb nem lehet. Az alkalmazandó motor a nálunk használatos valamelyik 100–240 LE közötti motor. A gép teljesítmény terhelése a 10 kg/LE értéket nem lépheti túl.

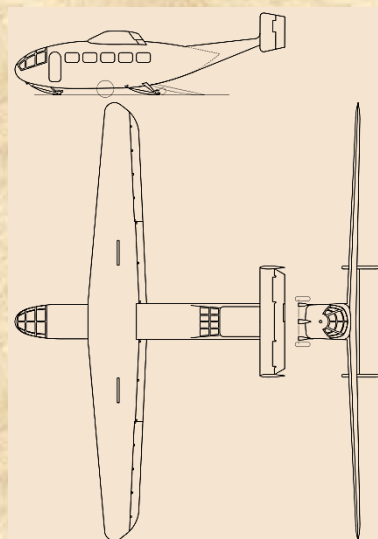
Budapest, 1942 június 1.

*A Magyar Aero Szövetség Műszaki Bizottsága.*¹⁰⁹

Számos példa mutatja, hogy a leventék repülőképzése – főleg igaz ez a vitorlázórepülő alakokra – a *Magyar Aero Szövetség* repülőegyesületeiben valósult meg, például a cserkészrepülőkkel együtt. *HMNRA* miskolci – haderőn kívüli kiképzőkeretnél – már 1940-44-ben, azaz öt éven át, is volt ilyen szervezett repülőképzés és tábor. Ennek alapvető oka, szemben az ózdiakkal, hogy a miskolciaknak ekkor jobb és stabil repülőtereik voltak Sajókápolnán, Arnóton (Felsőzsolca). 1943. október 12-én befejezte a klub a három hónapos nyári repülőképzését. Összesen 73 repülőlevente és 24 sportrepülő vett részt ebben a kiképzésben, négyszer háromhetes ciklusokban. A kiképzést az ellenőrök kiválóra minősítették. A repülőleventék nagy részét a motoros kiképzéshez irányították.

A leventerepülő, a leventeejtőernyős képzések nagyon népszerűek és sikeresek voltak. Mindehhez a *cserkészek* és a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* is hozzájárult a magáét.

A képzés és a katonai előnevelés túlmutat ennek a könyvnek a keretein. Csak annyi megjegyzés, hogy a háború során egyértelmű lett például az ejtőernyős alakulatokon kívül a légi szállítású gyalogság hasznossága is. Erre mind a német, majd brit és amerikai példák is rámutattak. Ezt elemeztük szerzőtársaimmal a *Repüléstudományi Társaság* egyik konferenciájára, mivel hazánkban is nagy lépések történtek katonai csapatszállító vitorlázópilóták képzésére és ilyen gépek építésére is! Az ezzel kapcsolatos képzések mögött pedig ott állt az addigi cserkészrepülés, a leventerepülők, a *HMNRA*, és a *magyar királyi honvédség* is.¹¹⁰



Rubik R-21¹¹¹

¹⁰⁹ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1942-06-01 / 11. szám

¹¹⁰ Dr. Borján József, Dr. Óvári Gyula, Rónaföldi Zoltán, Winkler László: Polgári vitorlázó repülőgépek a Magyar Királyi Légierőben 1940-1944-ig. Repüléstudományi Közlemények XXX. évfolyam

¹¹¹ Az R-21 magyar katonai szállító vitorlázó repülőgép, melyet Rubik Ernő tervezett az 1940-es évek elején. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1942-ben írt ki pályázatot szállító vitorlázó repülőgépek gyártására, miközben a légierőnél Pápán megkezdtek a vitorlázó repülőgépes alakulatok szervezését és a pilóták kiképzését. A légierő pályázatára a Repülő Műszaki Intézet (RMI) az RMI-10 (X/S) jelzésű gép terveit készítette el, míg az esztergomi Aero Evernél Rubik Ernő az R-21 jelzésű, 15 fő befogadására alkalmas gép tervezésébe kezdett. A Magyar Királyi Honvéd Légierő öt darab szállító vitorlázógépet rendelt az Aero Evertől. A vitorlázógép vontatását Me 210-es gépekkel tervezték. A gépek építését 1943-ban kezdték el, a tervezése és az építés párhuzamosan folyt Esztergomban. (Eközben a háború alatt az Aero Ever katonai megrendelésre egyéb repülőgép-alkatrészeket is gyártott.) Több példány építése folyt, egy géptörzs és a szárnyak befejezés előtti állapotban (80%-os készülségi állapotban) voltak, amikor a háborús események folyamán a gyárat a szovjet csapatok elfoglalták. A gépekhez készített részegységeket később, 1946-ban más vitorlázó repülőgépekhez használták fel.

Teljesen faszervezetű vitorlázó repülőgép. Felsőszárnyas elrendezésű, szárnyai szabadonhordóak. A törzsközép négyzet keresztmetszetű, ehhez a konténer kialakítású részhez csatlakozott a kéttörzsű elrendezésű törzshátsórész, melyhez osztott függőleges vezérsíkok csatlakoztak. A kéttörzsű kialakításnak. A törzsközép hátsó része két felfelé és lefelé nyitható volt a teher rakodásához. A felfele nyíló rész a levegőben is nyitható volt a teher kidobásához, míg az ejtőernyősök az oldalajtót is használhatták az ugráskor. A gép 10–15 katona, vagy kb.

Katonai lajstrommal és festéssel egy Vöcsök

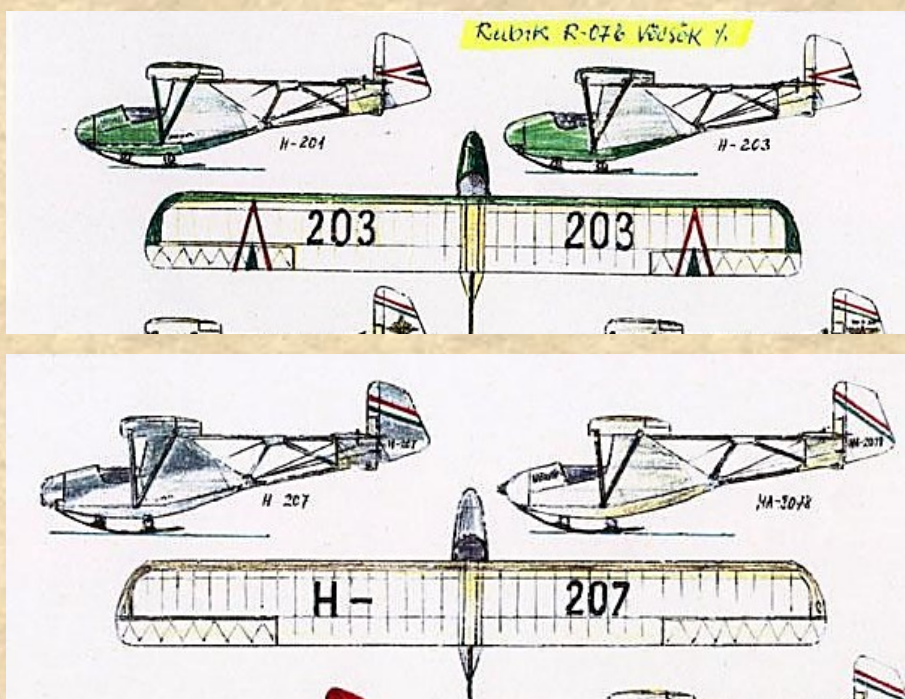
A katonai vitorlázórepülőgépek majdani vezetésére a hazai gyártású gépekkel folyt a kiképzés, az országban több helyen.¹¹²

Ezen túl *Rubik Ernőt* felkérték egy csapatszállításra is alkalmas vitorlázógép tervezésére, amelynek még a prototípusa is elkészült nagyrészt. A háború közeledő vége és hazánk helyzete a befejezést megállította.



Látszik azonban, hogy a cserkész- és leventerepülés e kérdéskörben már messze túlmutat a sportrepülésen. Ez itt már kimondottan katonai vonatkozású kérdéskör, aminek repülő alapjait az előzőekben említett szervezetek adták meg.

Előzetesen ezekről ennyit. Ezek hatásait és annak későbbi vonatkozásait aztán a továbbiakban már ismét az ózdi eseményekre „fűzzük” fel!



Katonai festésű Vöcsök¹¹³

2 tonna teher szállítására lett volna alkalmas. A számított adatok szerint 3000 kg-os felszálló tömeggel kb. az 5000 m magasra vontatott gép kb. 80 km-t tudott volna siklásban megtenni. Ez 16-os siklószámot jelentett volna. A gép leszálláshoz csúszótalpakkal rendelkezett, a földön történő mozgatáshoz kerekekkel lehetett volna felszerelni. A második világháborús események miatt a gépek építése leállt.

¹¹² Rónaföldi Zoltán: Adalékok a magyar „légi szállítású” gyalogság kérdésköréhez (Kézirat)

¹¹³ Gibás Andor: Magyar vitorlázógépek



9 GALAPOS

oka van, hogy a „Jungmann”-t miért választassa:

1. A Jungmann az egyik legbiztonságosabb repülőgép a világon.
2. A Jungmann az egyik legkisebb repülőgép a világon.
3. A Jungmann az egyik legolcsóbb repülőgép a világon.
4. A Jungmann az egyik legkönnyebb repülőgép a világon.
5. A Jungmann az egyik leggyorsabb repülőgép a világon.
6. A Jungmann az egyik legmanőveresebb repülőgép a világon.
7. A Jungmann az egyik legkényelmesebb repülőgép a világon.
8. A Jungmann az egyik legbiztonságosabb repülőgép a világon.
9. A Jungmann az egyik legkisebb repülőgép a világon.

Kérjen katalógust eddigkorától!

BÜCKER
FLUGZEUGBAU GMBH RANGSDORF BEI BERLIN

BÜCKER
„Jungmann”
1952 - 1958
1959 - 1960
1961 - 1962
1963 - 1964
1965 - 1966
1967 - 1968
1969 - 1970
1971 - 1972
1973 - 1974
1975 - 1976
1977 - 1978
1979 - 1980
1981 - 1982
1983 - 1984
1985 - 1986
1987 - 1988
1989 - 1990
1991 - 1992
1993 - 1994
1995 - 1996
1997 - 1998
1999 - 2000
2001 - 2002
2003 - 2004
2005 - 2006
2007 - 2008
2009 - 2010
2011 - 2012
2013 - 2014
2015 - 2016
2017 - 2018
2019 - 2020
2021 - 2022
2023 - 2024
2025 - 2026
2027 - 2028
2029 - 2030



Bücker Bestmann

az új német
egységes repülőgép
kezdő és műrepülő
iskolázásra

Bü 181

Bücker

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN

Az ózdi sportrepülés további élete

„A leventekötelesek a vallásos egyesületeken,
valamint a magyar cserkészszövetség kötelékébe
tartozó cserkészcsapatokon kívül semmiféle
egyesületnek vagy bármilyen más megjelölésű
egyesületi jellegű szervezetnek tagjai
nem lehetnek...”¹¹⁴

Térjünk ezután ismét vissza az ózdi repüléshez! Innentők kezdve ez már csak részben *cserkészrepülés*, megjelennek a *leventerepülés* részletei, elemei is, bár Ózdon nem voltak olyan markáns hatások, mint egyéb helyeken, mert ezt az egyesületet nem sorolták át „*kiképző keretté*”.

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	Stribán Jenő
Gödönyi Ottó	Szekanecz Tibor
Huszthy Mihály	Varga Tibor

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. Sorozatban tervezik az akkori tehetségek a gépeket, amik egészen kiválóak és teljesen egyenrangúak a külföldi – főleg német – gépekkel. Akár a kiképző kategóriát, akár a teljesítménygépeket nézzük. *Rotter Lajos* a *Nemerere* gépével, *Beniczky Lajos* a *Fergeteggel* évekkal előzte a kor konstrukcióit!

¹¹⁴ 1939., a honvédelemről szóló 2. tc.

Rubik Ernő a kiemelkedő egyikük, de ott van Jancsó Endre, Szokolay András, Beniczky Lajos, Rotter Lajos, Kemény Sándor... A motorosrepülőgépek is széles skálán terveződnek, épülnek, Lampich Árpád, Bánhidya Antal, Rotter Lajos, Rubik Ernő, Szegedy József, Varga László, Fábiana András...

A HMNRA előző fejezetben való tárgyalása során már sok mindenre kitértünk. Arra is, hogy hazai tervezésben és szervezett gyártásban próbálták meg a vitorlázógepeket biztosítani az egyesületeknek. Mindezek ellenére sem szűnt meg azonban teljesen a saját gépépítés Ózdon sem, Miskolcon sem. Ózdon ekkor épül a *Grunau Baby* vitorlázógép.

Erre nézve is írnak tudósításokat a helyi, de az országos lapok is.

„ Szárnyat a Hazának

Vitorlázó repülőgépet épít magának egy lelkes miskolci amatőrrepülő.

Az Arany János utcában napokon keresztül úgyszólván minden arra haladó megállt, hogy egy pillanatra betekintszen az ablakokon át valami „titokzatos“ műhelybe. Furcsa lécsjártékok, kifeszített rajzok, dróthuzalok és a mennyezetről energikusan ereszkedő váz – mint valamit őslény tiszta csontváza – népesíti be a műtermet. A falakról mosolygó csendéletek, bánatos őszi tájképek, harci jelenetek nézik a közepén forgolódo mesterüket, aki, az alkonyodó estétől hajnal szürkületéig építi testetöltött vágját: a vitorlázó repülőgépet.

– *Mikor Berlinben iskolába jártam – mondja Hradil mester – akkor kezdtem repülőgépekkel foglalkozni. Rajzokat tanulmányoztam, modelleket készítettem, rengeteg fényképet szereztem meg és ha csak szerét ejthettem, „kilógtam“ a repülőtérrre. Szabadságot, korlátlan tért szerető lelkemnek az volt minden vágya, hogy egyszer a magasból gyönyörködhessem a földön folyó rohanó életben... Azóta már sokszor ültem repülőgépben.*

– *Miskolcon – a megindulástól kezdve lelkes híve vagyok a vitorlázó repülésnek. Majd minden vasárnapomat kint, töltöm, Sajókápolnán. Eddig az egyesület gépein repültem, de nemsokára, a saját vitorlázó repülőgépemen emelkedhetek a magasba.*

– *Mióta kcsziil a gép — kérdezem.*

– *Két éve. Természetesen néha napok is eltelnek, hogy nem, tudok dolgozni, mert mégis a megélhetés az első.*

12 méter a hossza, a szárnyak 14 méter szélességben fogják szelni a levegőt. A belső szerkezet már kitünően működik. Egy mozdításra emelkedik, süllyed majd a gép. Biztosan, szilárdan, futnak a csigán a drótkötelek. Még a szárnyak nincsenek teljesen készen. A bordákat kell még elhelyezni, de ezeket már csak a kiszállítás után, a sajókápolnai repülőtéren fogja a repülés rajongója, Hradil Alajos¹¹⁵ elvégezni munkatársaival.

¹¹⁵ Helyesen Hradil Vilmos! Hradil Vilmos címfestő, sportrepülő, oktató, gépépítő. Természetesen nem ez az első gépe. Már a „Szöcske” nevű Zöglinget is az ő vezetésével építették, a miskolci Gözmalom asztalosműhelyében, Székely Józseffel együtt. Hradil Vilmos 1934-39 között épített gépeket. Székely József pedig 1934-45 között.

Kétévi nehéz munka után nagy csalódást fog okozni egy hirtelen zuhanás, amely esetleg összetöri a gépet – monáom.

– *Nem baj. A repülőgépipítőik mindig gondolnak erre és építés közben sok ezerszer fut át agyunkon a szomorú gondolat, hogy egyszer összetörten fog talán heverni a gépünk. De, ez így van.*

Már majd, a filozófiára terelődik a beszéd, amikor közbevetem:

– *Mi lesz a gép neve?*

– *Az „Avas“-t¹¹⁶ találtam eddig a legalkalmasabb névnek, de az avatásig még lehet, hogy más nevet kap. Bízó mosoly játszik az arcán, mert az avatás az utolsó aktus. Az a befejezett, munkát jelenti. Addig még dolgozni kell fiatalos hévvel, biztató lelkesedéssel, hogy valóban a magasba emelkedjen az új vitorlázógép, hirdelve a magyar szabadságot, a hitet, a törhetetlen élni akarást, a levegő győzedelmes meghódítását.*

*B. Gy.*¹¹⁷

Amint arról már írtunk a vitorlázórepülés szabályozásában szigorítások álltak be. Rendelileg szabályozták az oktatók, segédoktatók, csörlőkezelők és oktatók képzését, vizsgáit. Ezt már súlyosabb feltételekhez és tanfolyamhoz, illetve időszakosan ismétlődő vizsgákhoz kötötték. Arról is megemlékeztünk, hogy e szigorítások nyomán bizony sok egyesületnél megakadt a folyamatos munka, mert nem volt jogosított oktatójuk! Ez is magyarázat lehet arra, ami Ózdon is felmerült – a repülési naplók alapján – hogy a régi okatógárda talán e miatt vált ki az itteni cserkészrepülésből időlegesen, vagy véglegesen? A munkájuk már nem tette lehetővé, hogy több hetes oktatói táborokban vegyenek részt, ez nagyon valószínű. Ezen túl pedig gyakorlatilag innentől az oktatói kartól megkövetelték a „C” vizsgafokozat megszerzését is! Ez innentől már inkább a fiatalabbakra lett jellemző.

1938-ban az ózdi *Kun Kálmán* segédoktató lett.¹¹⁸ 1938. évből az új segédoktatók névsora:

„... Segédoktatók lettek:

<i>Gazdag Gyula</i>	<i>MÁV. aero</i>	<i>Rákospalota</i>
<i>Guelmino László</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Győrvári Ernő</i>	<i>Cserkészrepülő</i>	<i>Szombathely</i>
<i>Hatvani Sándor</i>	<i>D. Sp. E.</i>	<i>Debrecen</i>
<i>Hais Tibor</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>
<i>Juhász Andor</i>	<i>Cserkészrepülő</i>	<i>Zalaegerszeg</i>
<i>Kovács Albert</i>	<i>Tudom. Egyetem</i>	<i>Budapest</i>
<i>Kun Kálmán</i>	<i>Cserkészrepülő</i>	<i>Ózd</i>
<i>Eörsy Nagy Lajos</i>	<i>Műegyetemi Sp. E.</i>	<i>Budapest</i>
<i>Dr. Tóbiás Dénes</i>	<i>D. Ae. K.</i>	<i>Szeged</i>

¹¹⁶ Miskolc város mellett magasodó, vulkáni eredetű domb, 234 méter magas. A város egyik jelképe is.

¹¹⁷ Magyar Jövő, 1938. augusztus (20. évfolyam, 172-195. szám) 1938-08-28 / 193. szám

¹¹⁸ Magyar Szárnyak 1938 (1. évfolyam 1-6. szám)

Szilágyi Szilárd

Movero

Mátészalka”

„Körrendelet a motornélküli repülőképzés, valamint szakszolgálati engedélyek tárgyában”

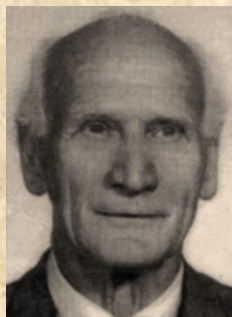
Aztán e szerint *Kun Kálmán* mégis oktatói minősítést kapott.¹¹⁹

Mindezek után a hazai sportrepülésben is meghatározó változások állnak be, semmit sem vonva le az eddigi cserkész, nagyvállalati, iskolai és egyéb munkákból, törekvésekből. Sőt, a következőkben is igénylik mindenféle támogatását a repülésnek!

1938. nyarán cserkészrepülő táborban voltak az ózdi cserkészrepülők közül néhányan, Esztergomban.¹²⁰

1938 nyarának végén *Miklós László* lengyelországi cserészrepülő táborozáson vett részt. Erről Ózdon írásos emlék nincs, viszont majd az 1939-esről már lesz!

Egy sajkópólnai hír, ami ismét tanulságos, mert oktatók hiányáról is írnak, bár az egy jóval nagyobb egyesület, mint az ózdi.



„Kísérleti repüléseket végeztek a vasgyári cserkészrepülők

A diósgyőrvasgyári cserkészrepülők vasárnap a sajkópólnai vitorlázó terepen időtartam-repülésre készültek.

Korompay Győző¹²¹

A „Jószerecsét“ vitorlázó gépnek nem kedvezett a szél és a remélt eredményt emiatt nem tudták elérni a sportrepülők. Elsőnek *Daubner János* vasgyári cserkészrepülő rajtolt, de 5 órás időtartam repüléskísérlete nem sikerült, mert egy órai repülés után a kedvezőtlen szél

¹¹⁹ Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám) 1938-10-01 / 4. szám

¹²⁰ Pesti Hírlap, 1938. szeptember (60. évfolyam, 196-220. szám) 1938-09-02 / 197. szám; Képes Pesti Hírlap 1938. 09. 02.

¹²¹ Korompay Győző mérnök, diósgyőr-vasgyári fűtőházfőnök, a 750. Nagy Lajos Király cserkészcsapat parancsnoka és a cserkészrepülés egyik szorgalmazója. 1943. áprilistól a Bükk- és Mátravidéki Aero Club főtitkára is. 1899. december 16-án született a felvidéki Korompán, a kassai Felsőipariskola elvégzése után a budapesti Műszaki Egyetemen folytatta tanulmányait. Ezalatt az idő alatt a MÁVAG mozdonygyárában dolgozott, majd a tanulmányai befejezése után a diósgyőri vasgyárban helyezkedett el. Itt üzemvezető, osztályvezető beosztásokat töltött be. A tanonciskolában éveken át tanította az ifjúságot a kohászati és gépészeti ismeretekre. A vitorlázórepüléssel mint cserkészparancsnok került kapcsolatba. A diósgyőri cserkészrepülők lelkes gépépítő munkáját minden tőle telhető lehetőséget felhasználva támogatta. Ott volt a Bükk-Mátravidéki Aero Club alapító tagjai között különböző beosztásokban. Emberi tulajdonságai közé tartozott határtalan Diósgyőr szeretete is, lelkesen kutatta a gyár múltját és emlékeit. Nyugállományba vonulása után az általa alapított Központi Kohászati Múzeumnak igazgatójaként tevékenykedett. 1985. február 4-én halt meg, 85 éves korában.

miatt le kellett szállnia. Gajdos László vasgyári cserkészrepülő „Potya” gépével harmadik kísérletre megszerezte a C vizsgához szükséges repülési időtartamot. A repülőteret meglátogatta Korompay Győző vasgyári cserkészparancsnok, aki elismeréssel nyilatkozott a cserkészrepülők kitartó munkájáról.

*A vasárnapi kísérleti repülésen megjelentek a Bükk–Mátravidéki Aero Klub repülői, akik oktató hiányában nem repülhettek. Kívánatos volna, hogy ezek a sportrepülők is mielőbb kapjanak oktatót, mert oktató nélkül nem tudnak eredményes munkát kifejtteni.*¹²²

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA) 1939. évi, külön – kiegészítő –, támogatásairól egy kimutatás. Ebből sok minden egyéb is látszik! A repülőegyesületek akkori összetétele, a valószínűleg „teljesítményarányosan”¹²³ elosztott pénz, ami rendkívül tekintélyes a korábbiakhoz képest.

„A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap a motoros kiképzés befejeztével a jövő évi motoros repülő kiképzés előkészítésével párhuzamosan, megvizsgálta a motornélküli sportrepülő egyesületek egész évi munkájának az eredményeit is.

Az eredmény örvendetes haladásról tesz bizonyosságot, mert f. évben már október hó végén, tehát nem is a teljes évben az „A” vizsgák száma 187-el a „B” vizsgák száma 29-el a teljesítményjelvényesek száma 5-el volt több mint az elmúlt teljes év alatt, a „C” vizsgák száma pedig elérte az elmúlt teljes év eredményét.

Örvendetes jelenség ez a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap részére is, mert munkásságának eredményeit látja benne, de örvendetes maguknak az egyesületeknek is, mert mozgalmas munkájukkal a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap újabb támogatását érdemelték ki.

Ez alkalommal 58.000 pengő támogatást bocsátott rendelkezésre a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az arra érdemes egyesületeknek.

Ez az összeg a Magyar Aero Szövetség javaslata alapján az alábbiak szerint oszlik meg:

<i>Move Repülő Osztálya</i>	<i>Bpest</i>	<i>6.500</i>	<i>P</i>
<i>Máv. Testvériség</i>		<i>2.400</i>	<i>P</i>
<i>Cserkészrepülők,</i>	<i>Bpest</i>	<i>18.000</i>	<i>P</i>
<i>Movero,</i>	<i>Gyöngyös</i>	<i>3.700</i>	<i>P</i>
<i>Movero,</i>	<i>Esztergom</i>	<i>2.400</i>	<i>P</i>
<i>Tud. Egyetemi Sportrepülő Egyesület</i>		<i>3.500</i>	<i>P</i>
<i>Movero,</i>	<i>Rómaiifürdő</i>	<i>2.400</i>	<i>P</i>
<i>Ezermester Cserkészrepülők</i>		<i>1.000</i>	<i>P</i>
<i>Vas Cserkészrepülők,</i>	<i>Ózd</i>	<i>300</i>	<i>P</i>
<i>Beszékhely Sportrepülő Egyesület</i>		<i>1.000</i>	<i>P</i>
<i>Műegyetemi Sportrepülő Egyesület</i>		<i>4.000</i>	<i>P</i>

¹²² Magyar Élet, 1939. május (1. évfolyam, 59-82. szám) 1939-05-11 / 67. szám

¹²³ Olvasva a korabeli emlékeket azt gondolom, hogy egy országosan értelmezett minősítési rendszert hoztak létre, amelyben az elvégzett munkát objektív mutatók alapján értékelték. (Felszállások száma, taglétszám, repült idő, vizsgaeredmények, teljesítményrepülések...)

Bükk-Mátravidéki Aero Club		1.700	P
Szolnokmegyei Repülő Egyesület		2.800	P
Szentesi Cserkészrepülők		2.300	P
Gamma Cserkészrepülők		800	P
Pamutipari Sportrepülő Egyesület		1.200	P
Debreceni Repülő Club		500	P
MAC Repülő Osztály		500	P
Bácskai Sportrepülő Egyesület		300	P
Győri Aero Club		300	P
Vasvármegyei Cserkészrepülők,	Szombathely	1.200	P
Pécsi Sportrepülő Kiképző Keret		1.200	P
		összesen 58.000	P

1939. évben a felsorolt egyesületek, a következő támogatást kapták készpénzben és anyagban

	Pénzben: pengő	Anyagban : pengő	Összesen : pengőérték
Baranya Pécsi Aero Club, Pécs	15.062.60	113.619.01	128.681.61
Bácskai Repülő Egyesület, Baja	800.—	—	800.—
Beszéktartó Sportrepülő Egyesület, Budapest	19.471.98	80.725.38	100.197.36
»Budapest« Sportrepülő Egyesület, Budapest.....	16.698.—	90.574.05	107.272.05
Bükk-Mátravidéki Aero Club, Miskolc	3.109.—	2.792.—	5.901.—
Cserkészrepülők, Szombathely	1.947.—	146.—	2.093.—
Szentesi Cserkészrepülők, Szentes	4.763.—	1.617.—	6.380.—
Debreceni Repülő Club, Debrecen	55.483.96	89.669.96	145.153.92
Délvidéki Aero Club, Szeged	14.206.—	90.827.60	105.033.60
Gamma Sportrepülő Egyesület, Budapest	1.543.—	—	1.543.—
Vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep, Budapest	61.696.86	28.764.24	90.461.10
Kassai Repülő Club, Kassa	16.848.85	90.046.13	106.894.98
MAC Motorsport-, Repülő- és Yachtosztály, Siófok Magyar Aero Szövetség (motoros géptartalékokkal), Budapest	51.800.—	—	51.800.—
MÁV Testvériség Sportegyesület Repülő Szak- osztálya, Rákospalota	122.341.06	72.840.30	195.181.36
	5.912.50	6.120.66	12.033.16
Magyar Cserkészszövetség, Cserkészrepülők, Bpest	32.043.—	11.111.66	43.154.66
Move Repülő Osztály, Budapest	18.402.—	8.293.66	26.695.66
Move Repülő Osztály, Esztergom	4.145.19	1.952.33	6.097.52
Move Repülő Osztály, Gyöngyös	9.652.—	3.797.33	13.449.33
Move Repülő Osztály, Mátészalka	1.592.—	1.640.—	3.232.—
Move Repülő Osztály, Sárospatak	1.942.—	—	1.942.—
Magyar Pamutipar Sportrepülő Egyesület, Újpest	2.195.—	1.203.—	3.398.—
Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, Budapest.....	26.957.60	227.071.12	254.028.72
Pázmány Péter Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület, Budapest	4.762.—	6.439.33	11.201.33
Move Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület, Budapest-Rómaifürdő.....	4.457.—	1.786.—	6.243.—

1939-ben ismételten szabályozzák, szigorítják a motoros, de a motornélküli repülés szabályait is. Ezek már nagyon komoly követelmények, mind a repülésekre, oktatókra, csörlésre, vontatásra, utasrepültetésre, alkalmassági vizsgákra...

„ 160.533/le.V. 1939. M. kir. Légügyi Hivatal Vezetője. ”

„ M. kir. Légügyi Hivatal Vezetője. 160.533/le. V. 1939. Motornélküli) kiképzés és oktatói minősítés tárgyában rendelet. KÖRRENDELET. ”

Szolnok Megyei Repülő Egyesület, Szolnok.....	6.653.—	2.098.33	8.751.33
13. sz. Ezeremester Cserkészrepülők, Budapest	1.268.—	1.057.—	2.325.—
248. sz. RMST. »Vas« Cserkészrepülők, Ózd	1.696.—	1.057.—	2.753.—
366. sz. Végvári öregcserkészcsapat motornélküli sportrepülő szakosztálya, Sopron.....	1.901.—	2.094.—	3.995.—
Magyar Szárnyak, Budapest.....	22.500.—	—	22.500.—
3. Adományozók és adományok megoszlása az 1939. évben a következő:		Részletezés Pengő	Összesítés Pengő
Hatóságok			376.222.03
Városok, községek és falvak adománya	284.541.24		
Vegyes	91.680.79		
Ipar, kereskedelem, közlekedési vállalatok adománya...			69.639.69
Vas-, fém-, gép-, bányá- és vill. váll. adománya ...	20.983.54		
Fa- és faipari vállalatok	7.000.—		
Textilipari vállalatok	2.949.73		
Nyomdaipari vállalatok	265.37		
Vegyipari vállalatok	3.550.—		
Kő, föld, agyag, üveg, cserép és ép. váll.	258.—		
Bőr- és szőrmeipari vállalatok	5.020.—		
Közlekedési és fuvarozási vállalatok	2.913.58		
Vegyes	26.699.47		

1939-s oktatói névjegyzék szerint *Kun Kálmán géplakatos, segédoktató, „B” vizsgás lejtő, a, b. minősítéssel szerepel.*¹²⁴

„Beszámoló az 1939. szeptember hó 4-től 14-ig rendezett hármas határhegyi oktató-képző tanfolyamról

Az oktatóképző tanfolyamot a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap anyagi támogatásával a Magyar Aero Szövetség megbízásából a vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep rendezte meg és bonyolította le... »¹²⁵

Sor-szám	N é v	Rep. vizsgafok	Egyesület	Vizsga minősítés
1	Bognár Imre	C	Rómaifürdői Movero	jó
2	Bonczek József	C	Movero Budapest	kiváló
3	Gadnay János	B	Bükk-Mátravidéki Aero Club Miskolc	megfelelő (»C« vizsga megszerzéséig feltételes)
4	Gecső Pál	C	Gamma Sp. E.	kiváló
5	Hepper Imre	C	Danuvia Sp. E.	megfelelő
6	Karsay Endre	C	13. sz. Ezeremester Cserk. Rep.	jó
7	ifj. Kemény Sándor	C	Cserkészrepülők Budapest	kiváló
8	Kertész Károly	D	Rómaifürdői Movero	megfelelő
9	Kun Kálmán	C	Cserkészrepülők Ózd	nem felelt meg, továbbképzésre utasított
10	Levin Richard	B	Cserkészrepülők Budapest	megfelelő (magyar állampolgárság megszerzéséig feltételes)
11	Major Ferenc	C	Cserkészrepülők Budapest	jó
12	Miklós László	C	Cserkészrepülők Ózd	jó
13	Paszterko Sándor	C	Műgyetemi Sr. E. Budapest	jó
14	Rechnitzer János	C	Pamutipari Cserkészrepülők Ujpest	jó
15	Sárszeghy Tibor	D	Cserkészrepülők Budapest	jó
16	Tóth Bertalan	C	Movero Sarospatak	megfelelő
17	Villányi József	C	Cserkészrepülők Budapest	igen jó
18	Weltzl Sándor	C	Tudománygyetemi Sp. E.	jó

¹²⁴ Magyar Szárnyak 1939. 1939.06.01.

¹²⁵ Magyar Szárnyak 1939.

E szerint *Miklós László* „C” vizsgás és „jó” minősítéssel végezte el a tanfolyamot. *Kun Kálmán* szintén „C” vizsgás lett, de őt továbbképzésre utalták!

1939 tavaszán Gödöllőn szerveztek csörlőoktatói és kezelői kiképző tábort.¹²⁶

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 Teschenbe¹²⁷ értünk, itt szálltunk le a vonatról.

Az állomásról egy rendőr altiszt a rendőrparancsnokságra vezetett. Ugyanis a sziléziai rendőrparancsnok – aki magyar lányt vett feleségül – ők intézték a Lengyelországba kiránduló magyar cserkészek ügyeit. A tescheni rendőrparancsnok egy autót adott, mely a goleszowi repülőiskolába vitt.

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

¹²⁶ Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám)1939-04-01 / 4. szám; Magyar Szárnyak, 1939 (2. évfolyam, 1-12. szám)1939-05-01 / 5. szám

¹²⁷ Ez a csodálatos városka, német nevén Teschen, cseh nevén Těšín, lengyel nevén Cieszyn (mint Lembergben, itt is multikulturális vidéken járunk) 1653 óta Habsburg birtok, sőt, az a Frigyes főherceg volt Teschen utolsó hercege, akinek temetésén 1936 decemberében Horthy István tábornok is részt vett, és ez a Frigyes főherceg volt a Monarchia hadseregének főparancsnoka az első világháborúban hosszú ideig. Ez a város földrajzilag is kedvező helyen, a sziléziai hegyvidék lábánál, gazdag, szép természeti környezetben fekszik, nem nagy csoda hát, hogy a boldog békeidőkben nagy fejlődésnek indult. Ez a fejlődés egészen 1918 végéig zavartalan volt, amikor a háború vége - annak ellenére, hogy két győztes, a csehszlovák és a lengyel hatalom határán feküdt - katasztrofális helyzetbe sodorta a várost is, a régiót is. A helyzet megértéséhez tudni kell egy ma már többé-kevésbé elfelejtett dolgot: a lengyelek és a csehek kifejezetten utálták egymást a Monarchiában. A háború után a várost – nem egyedül a döntések sorában (Komárom, Sátpraljaújhely) – kettéosztották a várost átszelő Olzsa patak mentén...

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 Katowicéből 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 parancsnoka 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 parancsnoka egy 40 éves, ezüstkoszorús repülő, aki 7 éve az iskola parancsnoka. A levegőben töltött ideje vitorlázó géppel több, mint 600 óra. A közös lengyel – magyar határon keresztül az idén májusban 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 orvosa 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 tanulót tud oktatni, lakással és étellel ellátni. Három oktató vezeti a repülést 6 pár lófogat és kisegítő személyezettel.

A gépekhez a hegyre visszaszállításhoz kis szállítókoszarak 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 tanfolyamon „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, céleszállások, esti leszállások sötétben, lejtőre visszazállások 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 Krakóban 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 kiló 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 szégyenbe 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 iszák. A gyümölcs szintén drága, mert kevés terem és későn érik.

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 óras 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 maradva 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, közülünk 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.*¹²⁸

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

Miklós László elszámolása a lengyelországi repülőtáborozásról

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 cserkészrepülőekkel is, és az összes magyar kiküldött vitorlázórepülőnek – még a „gazdagnak” számító fővárosi egyesületekből jötteknek is – 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?

¹²⁸ Miklós László és Vámos József visszaemlékezése. A dátum figyelemre méltó! 1939. augusztus 24, csütörtök. 8 nap múlva, 1939. szeptember 1-én (péntek) a németek elkezdtek Lengyelország lerohanását és kitört a II. világháború!

Bár, nem lehetünk egészen elégedetlenek, hiszen a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* ekkor már nagyon sokat tett a hazai sportrepülésért, itthon is voltak már nagyon jól felszerelt sportrepülő bázisok, ahol központi táborokban nagyon sokan meg is fordultak, így az ózdiak közül is.

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 le- és elrabolják Kelet-Lengyelországot. Szörnyű és mérhetetlen szenvedéseket okozva a lengyel népnek, hatalmas ember és anyagi veszteségekkel.

A kedves lengyel repülőbarátok *munka, vagy koncentrációs táborokban*, esetleg *szovjet fogóságban, táborban* sínylődnek.¹²⁹ 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. Sokan meghalnak a szeptemberi harcokban és még többen elmenekülnek hazájukból.

Ekkor a mi hazánk a világnak csodálatos példákat mutat! Az első, hogy nem járul hozzá, hogy hazánkon átvonuljanak támadó német csapatok és egyáltalán Lengyelország megtámadásában az országunk semmiféle szerepet nem hajlandó felvállalni. Miközben például a *szlovákok* a támadásban tevőlegesen részt is vesznek!

A második nagy tett, hogy az országunk befogadja a menekülő lengyel civileket, de még a katonákat is. Mindezt úgy, hogy a németek nem győznek akadékoskodni és nyílt tan kifejezik nemtetszésüket is. Névlegesen itt táborokba „*zárják*” őket, ahonnan azonban szabad a kijárási, még önálló iskoláik is lesznek. Kormány szinten intézik ügyeiket és nem engednek a német nyomásnak, a lengyelek „*totalis*” internálására, vagy kiszolgáltatásuk ügyében. Aztán tetszésük szerint tovább is juttatják őket, akár új választott hazába, vagy a harcoló nyugati államokba is. Így sokan folytatják a francia, illetve a brit hadseregben, repülőknél! Mindezt teszi hazánk, szemben a németekkel, és a sok „*semmit sem tenni merő*” európai országgal, nagyhatalommal ellentétben!

Ismét csak egy példa! A lengyel kormány 1939. szeptember 18-án elmenekült *Romániába*, tervei szerint tovább akart menni Franciaországba. A lengyel-román szövetséges egyezmény értelmében az egyik fél hatósága szabadon átjárhatott a másik fél területén keresztül. *Németország, Szovjetunió és Franciaország* nyomása alatt viszont a románok internálták a lengyel köztársaság elnökét, miniszterelnökét és a hadsereg fővezérét. A Romániába menekülő lengyelektől, az ottani hatóságok, minden katonai és nem katonai felszerelést elkobozták. Egyáltalán nem támogatják őket és továbbutazásaik csak jelentős korrupció útján lehetséges!

Hazánknak ezt amit akkor a lengyelekért tettek, természetesen majd elfelejtik a nagyhatalmak a háború végén, mert az akkori érdekeik megint mást kívánnak és nem akarnak a szovjetekkel szembeszállni.

¹²⁹ Már mint a szerencsésebbek, akiket nem „likvidáltak” a szovjetek Katynban, vagy máshol...

Az életben maradtak és akik sikeresen elmenekülnek a németek és a szovjetek elől, nem ritkán igen kalandos úton és módon, beálltak a francia, majd a brit légierőbe. A franciákkal nem sok szerencsájuk volt, mert ők a hatalmas hadseregükkel és légierjükkel, flottájukkal, alig bírtak ki időben többet, mint a kicsiny Lengyelország... Simán megverték őket a németek, aztán évekig hunyászkodtak is, sőt erőteljesen kollaboráltak a németekkel, kiemelkedően üldözték a zsidó honfitársaikat! Aztán egyszer csak a győztesek oldalán találják magukat majd és elfelejtene nekik mindent! Ki érti ezt?

A britekhez kerülő lengyelek már mást tapasztalnak, konok, szervezett harcot, szárazföldön, vízen és levegőben. Meg is hálálják a bizalmat a lengyelek, mert ezrével esnek el harcokban. Jó sokan a brit királyi légierő vadász vagy bombázó repülőjeként. Nálunk, csak a solymári brit katonai temetőig kell elmenni és olvasni a neveket... Sajnálatos módon a háború után a britek is elfelejtik a lengyeleknek a szolgálatukat! A britek nagy többsége a lengyelek hazatelepítése mellett volt. Így aztán sok katonát, pilótát, de civileket is „*hazatelepítenek*”, nem teszik számukra lehetővé a maradást. Otthon aztán internálás, börtön, súlyos megkülönböztetés vár rájuk, mert harcoltak a németek ellen és segítették a szövetségeseket...

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, nálunk sem, nálunk sem. Minden ami addig értéknek számított nem lesz az és sokan az üldözöttek táborában találják magukat...



Vámos József¹³⁰

Vámos József, amint az a korábbi élménybeszámolóból 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.

Ahogy azt az előző fejezetben leírtuk, 1939-ben aztán tovább szabályozzák, szigorítják a vitorlázórepülést, az oktatást...

Ez a korábbi liberális szellemnek a teljes végét jelenti. Gyakorlatilag ezek a rendeletek már mindenre kiterjednek!

¹³⁰ 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. Rendszeresen látogatta a bánrévei iskola repülőmodellező szakkörét is.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1939. évi mérlegéből kivonatossan a következőket állítottuk össze:¹³¹

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap

1939. évi pénzforgalma	2,698.526 P	67 fillér
1940. évre átvitel készpénzben	1,256.000 P	
leltári vagyon	746.000 P	
egyéb költség	696.526 P	67 fillér.

„A H. M. N. R. A. felülvizsgálta a támogatott repülőegyesületek ügyeit.”¹³²

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által 1939. évben támogatásul adott pénzüsszegek rendeltetésszerű felhasználásáért az év végi ellenőrzés és rovancsolás eredményeképpen a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága a felmentést a februári számban már közölt egyesületeken kívül az alábbi egyesületek részére adta meg:

1. MOVE Repülő Osztály, Mátészalka.
2. Szeged – Algyőn a repülőteret egy hangárral és egy lakóépülettel.
3. Győrben egy hangárt és egy lakóépületet a Győri Vagógyár repülőterén.
4. Pécsen, a szükségletnek megfelelően átalakított, lakóhelyiségekkel ellátott hangárt.
5. MOVE Repülő Osztály, Sárospatak.
6. 248. sz. RMST. „Vas” Cserkészrepülő, Ózd.

Ezeket felül az 1940. év első negyedében rendeltetésszerűen felhasznált összegekre a felmentést megadta még a Magyar Aero Szövetségnek.

Az egyesületek a felmentés megadásáról külön írásbeli értesítést kapnak.”

A magyar motornélküli repülés 1939. évi eredményei.¹³³

Csoportszám	Egyesület	Működő tagok átlagos száma				Felszállások száma	Repült idő		Vizsgák száma				Teljesítmény-repülések	Balesetek	Megjegyzés	
		Sikló	Gyakorló vilonkázó	Teljesítmény vilonkázó	Összesen		óra	p.	A	B	C	D				
1	MOVERO, Budapest	50	5	4	4	13	3662	150	06	20	10	14	1	2 × idő 2 × táv 5 × magasság	3*	250 km 7095 m
2	Mávaero, Budapest	89	4	3	3	10	1425	188	37	27	9	—	3	15 × táv 12 × magasság	—	1461 km = 23.365 m
3	Cserkészrep., Budapest	180	7	3	5	15	9409	358	29	123	29	14	5	7 × idő 11 × táv 10 × magasság	—	970 km 13.447 m
4	MOVERO, Gyöngyös	36	3	2	2	7	1749	14	52	23	8	2	—	—	1	—
5	Ezermester Cs. R.	48	2	—	1	3	1637	19	29	18	2	4	—	1 × idő	1	—
6	Vas. Cs. R. Ózd	37	1	2	1	4	520	1	53	6	4	1	—	—	—	—
7	Végyári Cs. R., Sopron	46	1	1	—	2	628	1	30	3	—	—	—	—	—	—
8	MOVERO, Esztergom	63	2	2	1	5	1608	50	15	12	1	8	—	1 × idő	2	—

¹³¹ Magyar Szárnyak 1940. (3. évfolyam 1-16. szám) 1940. 04. 01. 4. szám

¹³² Magyar Szárnyak Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám) 1940-04-01 / 4. szám

https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/MagyarSzarnyak_1940/?query=%C3%93zd&pg=146&layout=s

¹³³ Magyar Szárnyak 1940.

Ezekben az években már itt Ózdon is repül *Huszthy Mihály* bányamérnök, aki a soproni egyetemi évei alatt ott kezdett. Aztán Sajókápolnán folytatta, majd Ózdon is, mivel az itteni *RMST* bányáknál kapott állást.



**Huszthy Mihály az álló sorban
balról az első.
1939. Sajókápolna¹³⁴**

A *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* a hazai vitorlázórepülőgép gyártást is teljesen új alapokra helyezi. Változatlanul meghagyják a nagyvállalati – kiváló műhelyekben való gépépítési lehetőségeket is, – de ezzel párhuzamosan a hazai repülést főleg, hazai tervezésű és gyártású gépekre állítják át.

Rubik Ernő korábban már elkezdett tervezői és gépépítői tevékenysége kiteljesedik ekkorra. Nincs már szükség külföldi iskola- és gyakorlógépekre. Az *Esztergomban* beindított *Aero Ever Kft*¹³⁵ sorozatban gyártja a gépeket *Tücsök, Vöcsök, Pilis...*

Rubik Ernő zseniális tervező és meg is tudja valósítani terveit. Ezt már évekkel ezelőtt bizonyította. A gépei rendkívül sikeresek, hiszen olyan tulajdonságok ötvöződnek bennük, amelyek külön-külön is nagyon értékesek. Általában pilótabarát gépek, könnyen vezethetők, jóindulatúak, jó néhányuk „*moduláris*” elvek alapján épül. Gyártásuk és áruk optimális, mindegyik továbbfejleszhető. Ráadásul a kezdő iskolagéptől a teljesítménygépekig van típus a palettáján!

Aztán egy hír, az esztergomi új gépek berepüléséről. Ez azonban rámutat a csörléses indítások bizonyos veszélyeire is. A leírás egyértelmű, ha nem egy nagy gyakorlatú pilóta vezeti a gépet, akkor ez bizony *repülőtragédia* volna, ahogy ilyen később lett is...

„ *Vitorlázó repülőbravur.*

Hogyan szállt le Hefty Frigyes egy „megkötözött” repülőgéppel ?

Esztergom, november 2.

(A Magyarország kiküldött munkatársától.)

¹³⁴ A miskolci sportrepülés története 1. (Álló sor: Huszthy Mihály, Lipovszky Gyula, Bacsa István. Ülnek: b-j: Ducsai Endre, Köhalmi Károly, Studzeni József, Kőkény Béla, Grubert János, Draubner István, Soltész Bertalan, Müller Imre)

¹³⁵ Az 1932-es évben az általános védkötelezettség miatt megnövekedett az igény a jól képzett pilóták iránt. Ebben az évben alapította meg több próbálkozás után Madaras Aurél Mitter Lajos asztalossal – aki repülőgépek javításával és 1936-tól építésével is foglalkozott – a MOVERO Sportrepülőek Esztergomi Szakosztályát, amelynek a magyar Aero Club anyagi támogatást nyújtott. Az intézményhez 1936-ban került id. Rubik Ernő megbízott műhelyvezetőként. Az Aero Ever Kft-ről a könyvben még lesz szó részletesebben is.

A kenyérmezei dombok fölött vígan szálldosnak a világ legjobb vitorlázó és lesikló repülőgépei. Itt repülnek be a Tücsököt, Vöcsököt, a kemény munkával megteremtett esztergomi „repülőgépgyár” világszerte megcsodált nagyteljesítményű új motornélküli gépeit.

Rubik Ernő szigorlómérnök, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület ismert pilótája és konstruktorra tervezte a világ megbízhatóan legjobb lesikló és gyakorló vitorlázógépeit. Rubik Tücsökje stabilitásban, kiegyensúlyozottságban, mozgékonyágban messze felülmúlja a külföldi típusokat. Gumikötéllal rántják levegőbe a domboldalról nyolcan-tizen és olyan finoman, kecsesen repül, hogy – inkább darázs, mint tücsök.



Látogatás a Rubik-gyár berepülő terepén. Gróf Károlyi Gyula, Kertész László dr., v. Hefty Frigyes és Mitter Lajos üzemvezető¹³⁶

A Vöcsök típusú zárttörzsű gyakorló vitorlázógép, amely már teljesítményrepülésre és műrepülésre is alkalmas, az egész világ legjobb ilyen

gépe.

A nagyszerű gép egyik legújabb példánya megvédte a magyar repülés egyik legkiválóbbjának testi épségét és életét a tegnapi berepülés alkalmával.

A szentesi sportrepülők számára készítettek egy új Vöcsököt, a gépbe vitéz Hefty Frigyes ült, ő repül be a magyarországi vitorlázó gépeket, mielőtt azokat oktatásra bocsátanak. Motoros erővel húzták magasba a fehérszárnyú sárkányt, a gép felröppenése után szívdobogató izgalmak következtek.

Hatvankilométeres sebességgel húzta fel a levegőbe a esőrlőautó drótkötele az új Vöcsököt. Másodpercek alatt elérte a kívánt magasságot, a vontatókötél kikapcsolása következett volna,



de a drótkötél nem vált el a géptől. Ha továbbhúzzák, orrabukik a gép, a kötélföldrerántja Heftyvel együtt. A biztonsági vágókészülékkel nyomban elvágta a drótkötelet és ezután következett két izgalmas perc.

Károlyi Gyula gróf és Hefty Frigyes a Cimborában¹³⁷

¹³⁶ Az új gépeket Hfty Frigyes repülte be. Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-05-15 / 10. szám

¹³⁷ Gróf Károlyi Gyula a MAeSZ elnöke 1942. szeptember 2-án, kiképző repülés során, Tasnádi Lászlóval halálos repülőbalesetet szenvedett az érdi repülőtér mellett. Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-05-15 / 10. szám

A Vöcsök négyszázméteres drótkötelet húzott maga után, a kötél rátekeredett a kenyérmezei gémeskútra, megakadt a kút mellett lévő betonvályuban és megrántotta a gépet. Emberi számítás szerint zuhanás következett volna, de Hefty kisiklott a veszedelemből, még ki tudta rántani a beakadt drótkötelet, szikrákat vert a kötél a, betonvályun a nagyerejű rántástól. A kiszabadulás után Helty arra törekedett, hogy mennél hosszabb kötelet tudjon lerakni a földre azért, hogy az elkövetkezendő kényserű repülésben ralkodhassék a gép fölött. Éles, majdnem függőleges lecsúszással vagy kétszáz méternyi drótot szerencsésen lerakott, leszálló kanyarba kezdett és – a drótkötél megakadt egy bokorban.

Négy-öt méternyire lehetett a földtől, amikor a kötél megfeszült és lerántotta a gépet. Ijedt kiáltás tört fel a nézőkből és Hefty megcsinálta a szinte lehetetlent: oldalt lecsúszta a gépet és úgy „tette le”, hogy – mindössze a csúszótalpa tört el. A vitorlázó növendékek – élükön Magyarország két legkiválóbb női vitorlázójával, a Murányi-nővérekkel¹³⁸ – a géphez rohantak, a sértetlenül kikászálódó Heftyt megölelték, összecsókolták.

– Várjatok, – mondta Hefty – előbb nézzük meg, mi volt a baj!

Két percbe nem telt, kiderült, miért „nem oldott ki” a Vöcsök. A kikapcsoló jól működött, de a vontatókötél szeme megakadt a friss lakkozásban.

Vitéz Bogyay Kamill¹³⁹ csendőrszázados, a szentesiek vezetője összeropogtatta örömeiben Heftyt, a nagyszerű Vöcsököt pedig szétszedette, vontatóautóra rakatta.

A kenyérmezei dombról pedig egymásután szökellnek a levegőbe vizsgára készülő fiatal pilótajelöltek.”¹⁴⁰

Az R-07 változatoknál (Tücsök és a Vöcsök) a tervező az iskolarepülések közben gyakori sérülések miatt szükségessé váló javítások egyszerűbbé tételére, az üzemben tartó számárra 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.

¹³⁸ A Murányi testvérek, Ilona (Ily) és Valéria az esztergomi MOVERO egyesületben kezdtek repülni. Aztán több helyen is repültek, MSrE, Szentés... Murányi Ilona, 1937. október 10-én repüli a hazai első női „C” vizsgát, amely a férfiakkal együtti listán a 103. Mindezt az esztergomi Strázsa hegyen, Hol’s der Teufel géppel. Később a Magyar Szárnyak tudósításai szerint az országban járva, számos repülőnapon bemutatókat is repült. Egy 1944-ből származó hír szerint Murányi Ily már évek óta abbahagyta a repülést. Murányi Valéria szintén Esztergomban sajátította el az alapokat. A szentesi repülőtéren, csörlésből repülte ki a „C” vizsgáját (9 perc 30 másodperc), az országban a nők közül, harmadikként. Később a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületben már teljesítményrepülő. 1942. 06. 29-én teljesíti a „D” (ezüstkoszorú) feltételeit (5¹⁸, 1940.12.01; 56 km és 1464 m 1942.06.29). Ez a 76. magyar ezüstkoszorú és az ISTUS 1927. jelvénye.

¹³⁹ Vitéz várbogyai Bogyay Kamill csendőrszázados, a szentesi cserkész és sportrepülés egyik legelkötelezettebb személyisége. Úgyvezető és sportelnök is. Maga is kiválóan repült és oktatott. 1944-ben a szentesi csendőrszázad parancsnoka, alezredes. Előző állomáshelyén Szolnokon is részt vett a Szolnoki Repülő Egyesület Létrehozásában. A háború után már nem tért haza, egyből az Egyesült Királyságba emigrált.

¹⁴⁰ Magyarország, 1938. november (45. évfolyam, 247-271. szám) 1938-11-03 / 248. szám

„Tehát, ha gépe törik, ne legyen levert,
hívja fel gyorsan az Aero Evert.
S ha közölte, melyik a sérült rész,
biztos, hogy gépe másnapra kész,
mert nincsen anyaggal, sablonnal dolga,
gyárunk kész darabját egyszerűen „betoldja”
a törött helyébe, s nem izgul-hevül,
ehelyett harmadnap nyugodtan repül.”¹⁴¹

Természetesen más tervezők is készítenek, építenek gépeket. E gépeket ekkor már nagyrészt a HMNRA rendeli, és a repülőkluboknak juttatja.

A magyar motornélküli repülés 1939. évi eredményei

Csapatnév	Egyesület	Működő repülőgépek száma				Repült idő	Vízszintes repülés				Tárgyelvény-repülések	Emlékek	Megjegyzés		
		Szám	Gyártási vállalat				Repült idő	A	B	C				D	
			Magyarországi	Magyarországi	Magyarországi										
1	MOVERO, Budapest	30	5	4	4	13	8062	130	07	23	10	14	1	2 x 100 2 x 100 5 x magasság	300 km 7095 m
2	Márzari, Budapest	89	1	3	3	10	1426	188	37	87	0	0	3	11 x 100 12 x magasság	1451 km = 23.366 m
3	Cserkészrep., Budapest	150	1	1	1	13	9000	238	25	123	20	14	5	7 x 100 11 x 100 10 x magasság	170 km 13.447 m
4	MOVERO, Gyöngyös	36	3	2	2	7	1710	14	62	28	8	8	—	1 x 100	1
5	Esztreier Cs. R.	48	2	1	1	3	1437	10	25	18	3	4	—	—	—
6	Vas. Cs. R. Ózdi	37	1	2	1	4	620	1	53	6	4	1	—	—	—
7	Véghői Cs. R., Sopron	48	1	1	1	2	638	1	32	3	—	—	—	—	—
8	MOVERO, Gyöngyös	43	1	1	1	5	1634	50	15	12	1	8	—	1 x 100	2
9	Beszterci, Budapest	74	5	1	2	8	1017	30	48	30	4	5	—	1 x 100 1 x magasság	1
10	MOVERO, Mátészalka	61	2	—	—	2	537	1	14	—	—	—	—	—	—
11	MOVERO, Szeged	21	2	1	—	3	1178	2	08	11	—	—	—	—	—
12	Műgyártó Rt. B.	74	1	3	2	0	8032	124	31	51	6	6	1	2 x 100 20 x 100 18 x magasság	1 2150 km 99.335 m
13	MOVERO, Békéscsaba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Bukh. M. As. G.	45	4	2	1	0	954	20	18	18	—	2	—	2 x 100	—
15	Cserk. rep., Szécsény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
16	Szalókai Cs. R.	39	1	2	1	0	1710	30	58	38	—	—	—	—	Nem működött
17	Dévényi As. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
18	Cserk. r., Szentes	61	4	2	1	7	3016	28	01	24	16	2	—	—	3
19	Tud. rep. Sz. E.	27	2	1	1	4	1270	18	39	14	18	1	—	—	—
20	K. A. M. C., Kecskemét	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
21	MOVERO, Kőváros	39	2	1	—	3	1938	68	16	18	8	7	—	1 x 100 3 x 100 1 x magasság	—
22	Gamma Rt. B.	54	2	1	1	4	1318	48	16	7	13	6	—	—	—
23	Füredi rep. B.	62	4	1	—	4	1718	42	27	10	17	10	—	—	—
24	Debreceni B. C.	38	2	1	—	3	1511	15	18	20	6	—	—	—	—
25	Dunavir. Cs. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Borsosréti rep. B.	173	8	2	—	8	2106	21	30	27	18	—	—	—	—
27	Borsosréti rep. B.	21	2	—	—	2	856	1	28	8	—	—	—	—	—
28	Shell Rt. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Nagykanizsai Cs. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	MOVERO, Zalaegerszeg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Cserk. rep., Mátészalka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Boronyi P. As. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Nagykanizsai Cs. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Gócsi As. B.	41	24	1	—	3	1711	11	18	32	7	—	—	—	—
35	HAG Rep. B. O.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Ullásfalvi Vas. R. B.	17	1	—	—	1	333	—	—	—	—	—	—	—	—
	Cedellői csatló katonai repülő	—	—	—	—	—	635	3	15	—	—	—	—	—	—
	Szentistván csatló katonai repülő	—	—	—	—	—	492	110	35	—	—	—	—	—	—
	Hármashatármenti csatló katonai repülő	—	—	—	—	—	181	7	30	—	—	—	—	—	—
	Ólompáti csatló katonai repülő	—	—	—	—	—	46	100	—	—	—	—	—	—	—
	Magyar Aero Szervezet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Összesen	226	75	37	20	143	45.807	1388	06	07	30	88	10	11 x 100 51 x 100 53 x magasság	1931 km 72.448 m

¹⁴¹ Írta egy szellemes versben, a gyári prospektus.

A HMNRA a Hármashatár-hegyi repülőtéren rendszeresen szervezi a legkiválóbb vidéki repülők táborozását, ahol felkészítik őket a segédoktatói, oktatói feladatokra. Ez időben Huszthy Mihály¹⁴² repül az ózdi egyesületben is, de a sajókapolnai repülőtéren is.

A HMRNA nem titkolt célja a katonai előképzés segítése volt. Ezért aztán a leghatékosabb repülő cserkészekből, leventékből 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.

A cserkészetnél már utaltunk rá, hogy az ország egyes vezetői, ekkor már, velük szemben a militánsabb *levente intézményt* próbálták meg előtérbe tolni. A levente intézményt is törvény szabályozta és ez kimondottan honvédelmi előképzés volt. Ennek ellenére maga Horthy Miklós állt ki a cserkészek mellett és nem engedte a levente mozgalom teljesen domináns szerepét. Ennek ellenére a HMNRA kereteiben ekkor már a leventerepülés és ejtőernyőzés is nagy szerepet és súlyt kapott.

„Huszonhét motoros oktató pilóta vizsgája.

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 Géza¹⁴³, 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, Niezgozky István, dr. Stepper Károly monori Kovács Jenő, Hild Károly, Czilley Géza, Tóth Mátyás, dr. Walter Tibor, Nagy Árpád, Bruzsenyák Mihály, Tomacsek Jenő, Horváth Lajos, Csatóry István és Gyulai Tibor.”

¹⁴² A kutatás során nevével Huszti, Huszty és Huszthy alakban is találkoztunk.

¹⁴³ 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 háború utáni könyv fejezeteiben.



1939 Budaörs, motoros repülő oktatók vizsgája¹⁴⁴

Az előbb bemutatott 1939. évre vonatkozó pénzügyi adatokon túl a szöveges beszámolót is érdemes megismerni, hogy láthassuk mennyi mindenre telt a pénzekből!

„A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap beszámolója

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbiakban számol be eddigi repülősport fejlesztési munkájáról

Az ISTUS konferencián és vitorlázóversenyeken Lengyelországban való részvétel költségeit fedezte.

A síkvidéki és motoros repülőgéppel nem rendelkező egyesületeknél folyó vitorlázórepülőképzés megalapozása céljából a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap saját költségén a MAeSz útján megrendezte a csörlőoktatói és csörlőkezelői 2 hetes tanfolyamot Gödöllőn, április 2-től április 16-ig, 3500.– pengő költséggel

Tanfolyamvezető: Schneider Emil.

Résztevők: 4 fő oktató és 20 fő növendék.

Felszállások száma: 642.

A tanfolyam résztvevői a m. kir. Légügyi Hivatal és a MAeSz hivatalos kiküldöttei előtt elméleti és gyakorlati vizsgát tettek.

Eredmény: 2 vezető oktatói és 8 segédoktatói minősítés. 2 csörlőkezelői és 6 ideiglenes csörlőkezelői minősítés.

A vitorlázókiképzés szélesebb alapokra való fektetése és a teljesítményrepülések lehetőségének fokozása céljából vontatópilóták kiképzésére és vitorlázó repülőknak vontatásos repülésben való átképzésére a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap saját költségén a MAeSz útján megrendezte a repülőgépvontatásos tanfolyamot Szentesen, a Szentesi Cserkészrepülő repülőterén, 1939. június 1-től június 15-ig, 5940.– pengő költséggel.

¹⁴⁴ Magyar Szárnyak 1939. július

Tanfolyamvezető: Tasnádi László.

Részvevők száma: 25 fő.

A tanfolyam résztvevői a m. kir. Légügyi Hivatal és a MAeSz hivatalos kiküldöttei előtt vizsgavontatásokat végeztek.

Eredmény: 2 vontató pilóta minősítés és 25 vontatásos repülésben kiképzett vitorlázó pilóta.

A fenti, már bevégzett tanfolyamokon kívül nagy lépésekkel halad előre a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által létesítendő Központi Vitorlázó Telep megszervezésének, felszerelésének és felépítésének munkája is.

A Központi Vitorlázó Telep fogja a vitorlázórepülő kiképzést szervesen a motorosrepülő kiképzés elé kapcsolni. Hivatása lesz röviden összefoglalva vitorlázórepülő tanfolyamok, oktatóképző és továbbképző tanfolyamok, teljesítményrepülő tanfolyamok rendezése és lefolytatása, gyakorlati és elméleti tudományos kutatások és kísérleti repülések végrehajtása, az egyesületek kíségetése tanácsal, szakemberek kiküldésével, ilyenek kiképzésével, stb.

A Telep helyének, illetve terepének megállapítása céljából rendszeres kutatómunka folyik, melynek során az ország egész területén minden alkalmasnak látszó terepet rendszeresen végigjárnak és minden szempontból megvizsgálják, hogy a telep a lehető legkedvezőbb helyen létesülhessen.

Az alább felsorolt gépek és anyagok javarésze a Központi Vitorlázó Telep felszerelését képezi, azonban a Telep létesüléséig a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap azok egy részét az arra rászoruló, illetve érdemes egyesületeknek adja ki használatra, kíségetésképpen.

A vitorlázó sportrepülő kiképzés céljaira a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbi anyagokat szerezte be, illetve rendelte meg:

7	drb	Tücsök siklógépet,
5	drb	Vöcsök iskolavitorlázógépet,
2	drb	Pilis vitorlázógépet,
1	drb	kétüléses iskolavitorlázógépet,
1	drb	nagyteljesítményű gépet,
1	drb	Minimoa nagyteljesítményű magassági repülőgépet,
1	drb	Goevier kétüléses teljesítményvitorlázógépet,
4	drb	Olympia nagyteljesítményű vitorlázógépet,
	drb	vontató gépkocsit;
2	drb	Gerle motoros vontató repülőgépet,
29	drb	ejtőernyőt,

1	drb	vontató személyautót,
1	drb	vontató teherautót,
2	drb	Szövetség típusú repülőgépszállítókoszt,
5	drb	gumikötelet,
20	drb	egybeszabott repülőruhát, repülőműszereket 25.000 pengő értékben,
1	drb	filmfelvevőgépet, tancélú filmek készítésére.

A vitorlázó egyesületeknek 1938. év december havában összesen 35.154.– pengőt, 1939. júniusban pedig 35.000.– pengőt bocsájtott készpénzben támogatásként rendelkezésre.

Július hó 1-én kezdődnek a motoros sportrepülő tanfolyamok Budapesten a MSrE, a BSE és a Beszkárt; Pécsen, Szegeden, Debrecenben és Kassán pedig a helybeli repülőegyesületek keretében.

A MAeSz-nél a tanfolyamokra jelentkezők orvosi vizsgálata befejezéshez közeledik.

A tanfolyamokra való előkészület céljából a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap a MAeSz útján saját költségén megrendezte a motoros repülő oktatók átképző tanfolyamát a Budapesti Közforgalmú Repülőtéren, 1939. május 23-tól június 9-ig, 4.000. — pengő költséggel, melynek keretében a résztvevők az előírás szerinti átképzést kapták meg, hogy a július 1-én kezdődő tanfolyamokon az egyesületeik keretében meginduló kiképzést lefolytathassák.

Tanfolyamvezető: Czirmay Zoltán szds.

Résztvevők: a július 1-én kezdődő tanfolyamok kijelölt oktatói és segédoktatói, összesen 29 fő.

A tanfolyamot a m. kir. Légügyi Hivatal is megfigyelte.

Eredmény: 29 oktató teljes kiképzése.

A tanfolyamot valamennyi résztvevő sikerrel elvégezte és az előírt gyakorlatokon kívül, műrepülést is végzett, valamint a rajrepülésben is teljes kiképzést kapott.

A motoros sportrepülő kiképzés céljaira a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbi anyagokat szerezte be, illetve rendelte meg:

24	drb	iskolarepülőgép,
24	drb	ejtőernyő,
5	drb	teher- és egyben segélygépkocsit,
160.000	kg	aethylizált repülőbenzint,
5.000	kg	repülőmotorolajat,
1.000	kg	ipari tisztítóbenzint,

150 *készlet* *nyári repülőruhát,*
150 *drb* *repülőszemüveget.*

A fenti anyagok beszerzésén kívül a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén megindítottak a következő építkezések:

Hármashatárhegyen egy alsó és egy felső hangár, valamint egy lakóépület;

Debrecenben egy vasbetonhéjszerkezetű sporthangár;

Szeged-Algyőn egy vasbetonhéjszerkezetű sporthangár;

Kassán berendezte a sporthangárt és lakóépületet.

A budaörsi vitorlázóterep rendezését lehetővé tette, továbbá fedezte a Balatonkiliti-i sportrepülőter kisajátítási költségeit.

Szavatossági és tűzbiztosítást kötöttúgy a saját, mint a MAeSz kötelékébetartozó tag-egyesületek motoros és vitorlázó repülőgépeire, továbbá balesetbiztosítást a fenti repülőgépeken bármikor és bárhol repülő személyekre. A biztosításról részletesen külön közleményben számolunk be.

*A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap további munkájáról a Magyar Szárnyak következő számaiban, illetve esetenként és nagy vonásokban a napi sajtó hasábjain is, rendszeres és folytatólagos beszámolót fog adni.*¹⁴⁵

„ A magyar repülés Új korszaka kezdődött a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap 2 millió pengőjével.

Új repülőgépek, új oktatók kiképzése, szűz új ejtőernyő és magyar repülőgépgyár a programban.

A mai nappal véget ért a magyar repülés hőskora. A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap nagybányai vitéz Horthy István vezetésével kidolgozott költségvetése szerint a mai naptól az első esztendőre 2 millió 26 ezer pengőt oszt szét a magyar sportrepülés szakszerű fejlesztésére.

600.000 pengőért új motorosgépeket vásárolnak, 150.000 pengővel lehetővé teszik a motoros sportrepülőök kiképzését. A már kiképzett motoros repülőknél évente legalább 10 órát kell repülniük, hogy ki ne jöjjenek a gyakorlatból. Erre eddig nem volt lehetőség anyagiak híján, most évi 100.000 pengő megvalósítja.

150.000 pengőn nagyobb teljesítményű túra gépeket vásárolnak. Az idén még külföldi gépeket, de jövőre már – magyar gépeket. Az M. 24 éppen azért indult 30.000 kilométeres próbaútra, hogy a külföldi sportgépek képességhatáránál nagyobb, komolyabb teljesítménypróbát tegyen. Nagyteljesítményű túragépnek kiválóbb lesz külföldi társainál. Iskolagépeknek

¹⁴⁵ Magyar Szárnyak 1939. július hó.

itt vannak a kiváló Gerle-típusok, de már ennél is újabb, jobb, könnyebb, gyorsabb, kevesebb fogyasztású iskolagépek vannak készülöben. Egy év még és megvalósul a motoros repülőgépgyártás, összefogják az eddig hőskori teljesítményeket végző egyéni, egyesületi értékeket.

216.000 pengőn kiképző és műszaki személyzetet tartanak fenn, 120.000 pengőn hangárokat építenek (szomorú, de igaz, hogy félszerekben, csűrökben pihent eddig néhány „repülőcsodánk”), kerek 400.000 pengővel pedig a vitorlázórepülést támogatják.

Alig van néhány szakképzett., eleget tudó vitorlázó oktatónk, igen sok lelkes oktató képessége csak a néhányperes lesiklásig, körözésig terjed. Nem volt módjuk többet meg tanulni.

Azután: felhőrepüléshez kötelező lesz az ejtőernyő, még az utas számára is. Ezer pengő egy ejtőernyő, eddig nem teheték kötelezővé használatát mert nem volt rá pénz. Tizenkét új repülőernyőt – amire azonnal szükség van – már megrendeltek, még száz újat vesznek, de – jövőre már magyar gyártású ejtőernyőt köthetnek a pilóta és az utas hátára.

A siklórepüléshez, a kisteljesítményű, földközeli vitorlázgatáshoz nem kell ejtőernyő. Elsősorban azért nem, mert egyre több Tücsök és Vöcsök típusú gép szökken a magasba. Ez a két magyartervezte sikló- és vitorlázógép pedig nem tűri az ejtőernyőt.

A repülést tanuló növendék azt a parancsot kapja felszállás előtt, hogy ha a kijelölt feladatot nem volna képes valamely okból elvégezni és elvesztené a fejét, engedje szabadjára a gépet. A Tücsök is, a Vöcsök is szépen, önmagától, hibátlanul, szakszerűen leszáll.

Tízezer középiskolás növendék foglalkozik az aerodinamika alapelemeivel: a modellezéssel. Háromezer ifjú tanulja és tudja a lesiklást és a vitorlázást, tíz kiváló repülőnk világvonatkozásban jelentős teljesítményrepüléseket végzett motor nélkül, motoros repülőink is nemzetközileg elismert kiválóságok. Ezer és ezer repülőjelölt türelmetlenkedik és – végre kinőtt a magyar repülés szárnya. Egy-két év múltán eredményeinkkel meglepjük a világot, addigra megvalósul egy új magyar gyáriparág is, amely százaknak és százaknak tud biztos, tisztességes, egész életre szóló kenyeret nyújtani.

*Raczkó Lajos*¹⁴⁶

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.

¹⁴⁶ Magyarország, 1939. március (46. évfolyam, 49-74. szám)1939-03-11 / 58. szám

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.



Ózd, Gyári iskola¹⁴⁷

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 rosszszíven vették, mert az ebéd mindig elhúzódtott 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! Odaérkezésemkor 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.¹⁴⁸

Ezután már a domb tetejére akarták vinni a gépet. Pihenésképpen még megálltak. Marosujváry körülnézett meglátott és megkérdezte tőlem: Kis Básti, belemernél ülni? A felelőtlen 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 kötéllel volt. Húzzuk meg jól a kis Bástit! Mikor már futottak a kötéllel, akkor győzöttem 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 siklósögállást

¹⁴⁷ Magyar Elektronikus Képkönyvtár

¹⁴⁸ Talán itt a válasz Mohos Zsolt úr kérdésére (levelezések): „Írod, hogy 1933-ban B vizsgával rendelkezett, [Mohos Ferenc] ennek a RN-ben [repülónapló] nincsen nyoma. Hogyan lett apu repülőoktató?” Az a véleményem, hogy a kezdetekben a legjobb „kezü” és a fiatalokkal is foglalkozni tudó, akaró repülők egyben oktatók is lettek. Ez akkor egy természetes repülős „evolúció” volt. A letelején oktatói táborok, szervezett képzések nem igazán voltak. Az egyesületekben a jó „A” vizsgások, de a még jobb „B” vizsgások, a „C” vizsgások mindenképpen, már oktatták is az egyszerű kis siklásokat. Később már segédoktatói, oktatói, csörlőoktató szervezett képzések és irányelvek voltak. Ekkortól igazolványt is kaptak az arra jogosítottak. Később is ez a szisztéma maradt, az oktatók a legjobbakból kerültek ki. Marosujváry soha sem repült, viszont növendékei kiváló oktatóknak tartották! A kétkormányos képzésig az oktató, a repülés előtt, a földön igazította el növendékét a feladatra, majd a levegőben levő gépet szintén a földről próbálta segíteni...

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 cserkészrepülők 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.”¹⁴⁹

1940. április 17-éről van szó! A korábbiakban láttuk, hogy a működő jogosított oktatók ekkor Ózdon *Miklós László*, *Kun Kálmán*, esetleg *Huszthy Mihály*, aki itt is és Sajókápolnán is repül. Hogyan oktatható ekkor *Marosujváry Gyula*, hiszen ő egyik országos listán sem szerepel?

Básti József is említi a gyári cserkész modellezőket! Megjegyzésként csak annyit, hogy ezt akkor is már a repülés „*alapiskolájának*” tartották, komolyan támogatták és a szabályzat rendszerét maga a *FAI* dolgozta ki! Bárki, aki beleolvas gondosabban a szabályzatba és átgondolja a modellek építésével járó munkát, költségeket, akkor rájön, ez egy nagyon kemény, kitaró, pontos munkát igénylő elfoglaltság! A versenygépeken a magasságmérést „*mini*”, különleges barográfal kellett bizonylatolni...

„ A F. A. I. hivatalos versenyszabályai repülőmodel versenyek számára

A magyar modellező sport fejlesztésének útjai csak a helyzet tökéletes ismeretében szabhatók meg s a belső szervezést a jövőben alaposan átgondolt tervek szerint kell megkezdeni. Házi- és válogatóversenyek számára szabályok dolgozandók ki s csak a legjobbak kapcsolhatók be a nemzetközi versenyek komoly és minden tekintetben felelősségteljes munkájába...

Repülőmodel az a kisebb méretű repülőgép, amely emberi lény vitelére nem alkalmas.

Vitorlázó, gumimotoros szárazföldi és vízi repülőmodelleknél a felületi terhelésnek minimálisan 15 gr/dinnek kell lennie. Mechanikai motorral felszerelt szárazföldi és vizit modellek felületi terhelésének maximuma 50 gr/dm².

A repülőmodel fesztávolsága 70 cm-nél kisebb és 3.50 m-nél nagyobb nem lehet.

Három engedélyezett kategória van, ú. m.:

¹⁴⁹ Básti József emlékei

I. – Szárazföldi repülőmodellek,

II. – Vizi repülőmodellek.

III. – Vitorlázó repülőmodellek.

Az I. és II. kategóriában engedélyezett motoros erők.

Ami az I. és II. (szárazföldi- és vizirepülőmodellek) kategóriáját illeti, az engedélyezett motorikus erők a következők :

1. gumimotor (a motor kötelezőleg a törzs belsejében legyen);

2. mechanikus motor (a modelbe beszerelt motor, vagy motorok hengerűrtartalma 10 cm^3 -nél nagyobb nem lehet).

A III. kategória (vitorlázó repülőmodellek) meghatározása.

Ebbe a kategóriába tartoznak mindazok a repülőmodellek, amelyek rögzített, vagy csuklós szerkezetű szárnyak segítségével és egyedül csak az indításkor nyert erőimpulzus révén tudnak a levegőben maradni.

Az elismerhető repülőmodel rekordok.

I. Szárazföldi repülőmodellek, gumimotorral:

a) Kézistart:

időtartam,

távolság egyenes vonalban,

magasság,

sebesség.

b) Földről történő start:

időtartam,

távolság egyenes vonalban,

magasság,

sebesség.

II. Szárazföldi repülőmodellek, mechanikai motorral:

Földről történő start:

időtartam,

távolság egyenes vonalban,

magasság,

sebesség.

III. Vizi repülőmodellek, gumimotorral:

*időtartam,
távolság egyenes vonalban,
magasság,
sebesség.*

IV. Vizi repülőmodellek, mechanikai motorral:

*időtartam,
távolság egyenes vonalban,
magasság,
sebesség.*

V. Vitorlázó repülőmodellek:

*időtartam,
távolság egyenes vonalban,
magasság...¹⁵⁰*

**A repülőmodellező sport nem játék,
hanem a repülés elemi iskolája!**

Ismerje meg, annak irodalmát, a szükséges anyagokat és építsen gépet.
A leghasznosabb ifjúsági szórakozás és sport.

A szükséges anyagok beszerezhetők az

AEROMECHANIKA REPÜLŐMODEL TERMELŐ ÉS
ANYAGÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT
Budapest, IX., Lónyay-utca 41. Telefon: 186-687

1940-től aztán a repülőmoellezés szintjének támogatását is célul tűzik ki, azaz képzett vezetőkre van szükség.

*„ SÜRGŐS MEGOLDÁSRA VÁR A REPÜLŐMODELEZŐ SPORT OKTATÓKÉRDÉ-
SE*

*Sportrepülésünk vezetői az elmúlt esztendőben kénytelenek voltak az ifjúság repülő-
mozgalmának ügyét, a repülőmodellező sportot látszólag elhanyagolni, helyesebben, az orszá-
gos szervezés megindítását az 1940-es esztendőre halasztani...*

*A repülőmodellező sportot, mint mostohagyermeket kezelték eddig az illetékesek. Nagy
propagandaértékét, pedagógiai és honvédelmi jelentőségét elismerték, megszervezését szük-
ségesnek látták, az iskolákba való bevezetését szorgalmazták és mégis!...*

*Semmi komoly lépés nem történt eddig ezen a téren. Hogy miért, arra vagy igen könnyű,
vagy nagyon nehéz volna választ adni...*

¹⁵⁰ Kivonat a versenyszabályzatból. Magyar Szárnyak, 1938 (1. évfolyam, 1-6. szám)1938-09-01 / 3. szám

Az ország egész területén ma már közel 30 aerokör dolgozik kisebb-nagyobb eredménnyel. Ezek az aerokörök lelkes repülőbarát tanárok és talán még lelkesebb diákok munkájának következményei s csak igen kis mértékben a szervezésszerű próbálkozások eredményei. Ezeknél az aeroköröknél a fejlődés bizonyos fokig biztosítva van ugyan, de azért még mindig igen sok kívánnivaló van ezeknél is.

Az ország egész területén ezenkívül számos városban és községben, de éppen úgy a fővárosban is, találunk magános modelezőket, akiket összegezve, négytagú számjegyet kapunk azoknak a számáról, akik minden vezetés és irányítás nélkül lelkes hívei a repülésnek.

AZ OKTATÓTANFOLYAM

Amíg az ifjúság modelező oktatását a véletlenre vagy csupán a lelkesedésre bizzuk, addig komoly fejlődést és számottevő eredményt nem várhatunk.

Természetesen az újesztendő munkáját éppen az előbb vázolt állapotok következtében az oktatókérdés megoldásával kell megkezdeni.

Amilyen könnyű ezt a nagy horderejű kérdést egy szóval leírni, olyan bonyolult a tökéletes és maradéknélküli megoldása.

Ez nem jelenti azonban azt, hogy a nehézségektől meghátráljunk s ezek miatt egyik esztendőről a másikra tologassuk megoldását. Annál is inkább, mert magától meg nem oldódik a kérdés, az bizonyos.

Mi is hát ezen a téren a tennivaló?

Amíg a szövetségi központi modelező műhelyt nem sikerül felállítanunk, addig szívesen és örömmel kell fogadnunk a Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület segítségét, amely szívesen áll jól felszerelt műhelyével az ügy és cél rendelkezésére. Mielőtt azonban a munkába fognánk, készítsünk teljesen kidolgozott tananyagot a modelező oktatótanfolyam számára. El kell döntenünk, hogy mit is kell a modelezőoktatónak tudni akkor, amikor akár Budapesten a központban, akár vidéken nagyobb számú lelkes ifjú repülőbarát kiképzéséről van szó. Az anyag tartalmával, terjedelmével és az órák beosztásával kell szembenéznünk...”¹⁵¹

Ezután egy érdekes bejegyzés a Magyar Szárnyakból.

„1940. október”¹⁵²

248. sz. RMST Cserkészcsapat Repülőosztálya, Ózd.

Összes felszállások száma: 6. – Repült idő összesen: 3 perc 55 mp.

C vizsgát tettek: Krikus Sándor (X. 13.) 11’42” – Németh Imre (X. 27.) 18’. – Teljesítményrepülést végzett: Karsay Endre (X. 6.) 55 km 1 óra 45 perc. – Összes felszállások száma: 86. – Repült idő összesen: 4 óra 38 perc 58 mp.

¹⁵¹ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám)1940-02-01 / 2. szám

¹⁵² Magyar Szárnyak 1940. (3. évfolyam 1-16. szám) 1940. 12. 01. 15. szám

Krikus Sándor, Németh Imre, Karsay Endre, az ózdi hírekben?¹⁵³

Karsay Emdre kiváló sportrepülő és a repülésről szakkönyvei is megjelentek. Emlékezők szerint¹⁵⁴ 1940-ben már behívott katona Mátyásföldön, tizedes, majd szakaszvezető. Esetleg időlegesen Ózdra vezényelve kiképzőnek?

3'02". — »C« vizsgát tett: Nagy Sándor (X. 27.) 17'. — Összes felszállások száma: 165. — Repült idő összesen: 21 óra 36 perc 06 mp.	Martsa Sándor (X. 27.) 33 + 44". — Összes felszállások száma: 378. — Repült idő összesen: 58 perc 37 mp.
BSzKRt Sportegylet Sportrepülő Szakosztálya.	248. sz. RMST Cserkészcsapat Repülőosztálya, Ózd.
»A« vizsgát tették: Urbán István (X. 6.) 30" + 32" — Somogyi Kálmán (X. 6.) 33" + 34". — »B« vizsgát tették: Soós Jenő (X. 20.) 1'25" + 1'15" + 1'13" — Rózsafi Gyula (X. 20.) 1'20" + 1'26" + 1'15" — Mayer Ferenc (X. 20.) 1'10" — 1'05" + 1'07". — Összes felszállások száma: 137. — Repült idő összesen: 1 óra 28 perc 05 mp.	Összes felszállások száma: 6. — Repült idő összesen: 3 perc 55 mp. »C« vizsgát tették: Krikus Sándor (X. 13.) 11'42" — Németh Imre (X. 27.) 18'. — Teljesítményrepülést végzett: Karsay Endre (X. 6.) 55 km 1 óra 45 perc. — Összes felszállások száma: 86. — Repült idő összesen: 4 óra 38 perc 58 mp.
Gamma Sportrepülő Egyesület.	Debreceni Vasutas S. E. Repülőosztálya.
»A« vizsgát tették: vitéz Bendy Kálmán (X. 6.) 30" + 32" — Liebhaber Lajos (X. 20.) 31" + 35". — »B« vizsgát	»A« vizsgát tették: Kiss Gábor (X. 13.) 37" + 48" + 32" — Fazekas Endre (X. 20.) 42" + 41" + 37" — Balla László (X. 20.) 40" + 42" +

248. sz. RMST Cserkészcsapat Repülőosztálya, Ózd.

Összes felszállások száma: 6. — Repült idő összesen: 3 perc 55 mp.

»C« vizsgát tették: Krikus Sándor (X. 13.) 11'42" — Németh Imre (X. 27.) 18'. — Teljesítményrepülést végzett: Karsay Endre (X. 6.) 55 km 1 óra 45 perc. — Összes felszállások száma: 86. — Repült idő összesen: 4 óra 38 perc 58 mp.



HMNRA 1940. 01. 3. bélyegzés

A következő adatok a *Magyar Szárnyak* időszaki híreiből származnak.

„1940, november

248. RMST. Vas Cserkészrepülők, Ózd Üzemszünet.”

„1940, december

248. RMST. Vas Cserkészrepülők, Ózd Üzemszünet.”

Folyamatosan megy a toborzás a haderőn kívüli motorosrepülő kiképzésre is. Ez vonatkozott az ózdi repülőegyesületre is.

¹⁵³ A nevek alapján egyértelmű, hogy Budapesti repülők. Talán HMNRA táborban voltak Ózdon? Esetleg Karsay Endre, mint katona, a HMNRA ózdi táborába vezényelt leventerepülő, kiképző? Vagy az újság szerkesztője Ózdhoz írta véletlenül az adatokat?

¹⁵⁴ Simonyák János sportrepülő, 750. Nagy Lajos király cserkészcsapat Diósgyőr. Az említett időben Karsayval szolgált. (A miskolci sportrepülés története.) Ózdiaktól is hallottam, hogy az 1940-es években Karsay Endre, katonaként, oktatónak volt vezényelve több HMNRA táborba, az ózdi sportrepülésben is tevékenykedett, amikor itt is folyt már leventerepülő kiképzés.

„Jelentkezési feltételek a haderőnkívüli motoros repülőképzésre.

Miskolc, június 15.

A Magyar Aero Szövetség kiképzési keretébe tartozó egyesületek, így a Bükk-Mátravidéki Aero Club is 1940. évtől kezdődőleg haderőnkívüli motoros repülőképzésre felvesz jelentkezőket. Elsősorban azok nyernek felvételt, akik motornélküli repülésben előképzést nyertek.

A felvételi feltételek a motornélküli repülésre a következők:

1. Magyar állampolgárság.
2. Repülőszolgálatra való testi és szellemi alkalmasság.
3. A kiképzésre kerülő abban az évben, melyben kiképzését megkezdi, 16-ik életévét betöltse de a 19-ik életévét ne haladja túl.
4. Kötelező nyilatkozat, hogy a katonai szolgálatot önként belépéssel a 20-ik életév betöltése előtt a m. kir. légierőnél fogja teljesíteni.
5. Atya. vagy gyám beleegyező és a kártérítésről lemondó nyilatkozata.
6. Nőtlenység,
7. Származási igazolás
8. Megfelelő iskola végzettség (vagy biztosnak tekinthető elérése, kpvj. nyolc középiskola, legénység részére négy középiskola)

A kpvj. repülőleventék a teljes létszám 80 százalékát, a legénységi repülő leventék 20 százalékát tehetik ki.

Felkéri az egyesület a fenti feltételek mellett jelentkezni kívánókat, hogy abban az esetben is, ha már motornélküli kiképzést többé-kevésbé nyertek, az egyesület főtitkáránál, Spiry Endre dr. m. kir. tiszti főorvosnál (Miskolc, Palóczy utca 17) jelentkezzenek, ahol a további tájékoztatást, illetőleg orvosi vizsgálatra való utalást meg fogják kapni.

Vitéz Borbély-Maczkó Emil, főispán, elnök, Spiry Endre dr., főtitkár.”¹⁵⁵

Sajnálatos módon itt is megjelenik a „származási igazolás”, ami azokban és már a megelőző években is megbélyegezte jó sok honfitársunkat.

„ Repülők figyelmébe!

Felhívom mindazokat az 1927. évfolyambeli születésű ifjakat, akik a repülésre magukban kedvet és hajlamot éreznek és származás (1939. IV. t. c. zsidótörvény) tekintetében a követelményeknek megfelelnek, f. hó 20-ig a Bükk-Mátravidéki Aeró Clubnál, a Horthy Miklós

¹⁵⁵ Magyar Jövő, 1940. április-június (22. évfolyam, 73-146. szám) 1940-06-16 / 135. szám

Nemzetig Repülő Alap helyi kiképző kereténél (Miskolc. Palóczy u. 17. sz.. tisztifőorvosi hivatal) délelőtt 9 – 2-ig jelentkezzenek. A jelentkezők VI. osztályú középiskolai tanulók lehetnek, a legénységi állományunknak pedig legalább 8 elemi osztállyal kell rendelkezniük. A jelentkezők körülbelül július 4-től háromhetes kiképzésen vesznek részt Felsőzsolcán. A repülő növendékek a kiképzés tartamára teljes ellátást és szállásolást díjtalanul kapnak. – A jelentkezők 3 éven ét úgy nyernek kiképzést, hogy az ifjúság tanulmányait ne befolyásolja károsan. A 3 éves kiképzés után a növendékek a magyar légierőknél, mint hivatásos tiszti és legénységi állományúak helyezkednek el. Bővebbet a Club titkárságánál lehet megtudni.”¹⁵⁶

A HMNRA 1940. évi eredményei is igen látványosak.

„ Vizsgáztak a Repülő Alap növendékei

Vitéz Horthy István beszámolója

Éppúgy, mint a mult esztendőben, az idén is megrendezte a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap a haderőnkíviuli repülő előképzésben részesített elsőfokú motoros pilóták ünnepélyes vizsgáját.

Október 29-én már reggel rossz idő ígérkezett s délután 3 órakor, amikor az ünnepség kezdetét vette, gyengén szitált az eső s az egész repülőtér fölött meglehetősen rossz volt a látás. Ennek ellenére díszbe öltözött, a budaörsi repülőtér s meglehetősen nagyszámú érdeklődő közönség várta az ünnepség megnyitását.

A bemutatón a kormány tagjai közül ott volt gr. Teleki Pál miniszterelnök, vitéz Bartha Károly honvédelmi miniszter, a főváros részéről Karafiáth főpolgármester és Szendy polgármester, a légierők parancsnoka vezérkarával vett részt, az ünnepségen, a HMNRA intézőbizottsága pedig teljes számmal jelen volt. Az ünnepség első számaként vitéz Horthy István, a Repülő Alap elnöke rövid tájékoztatót adott az Alap 1940. évi munkájáról, majd a következőket mondotta:

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága nevében tisztelettel üdvözlöm a megjelenteket és rövid tájékoztatót adok a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1941. évi munkájáról.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az 1939. évi X. törvénycikkkel törvénybe iktattott. Célja a törvény szavai szerint a repülő előképzésnek mennél hathatósabb előmozdítása.

Ennek a röviden kifejezett, de sokat magában foglaló célnak a megvalósítása az Alap munkáját igen sokoldalúvá teszi.

A munka elvégzésének ellenőrzése és a munka elvégzéséhez szükséges anyagi fedezet biztosítása a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap öttagú intézőbizottságának feladata. A munkáit magát a Magyar Aero Szövetség vezetése mellett a sportrepülő egyesületeknél az Alap által létesített és fenntartott kiképző keretek végzik.

¹⁵⁶ Magyar Jövő, 1942. június (24. évfolyam, 123-145. szám) 1942-06-14 / 133. szám

Az Alap feladatai két főirányban ágaznak szét. Az egyik a haderőnkívüli repülő előképzés és gyakorlatbantartás, a másik a repülősport fejlesztése.

A múlt évben megtartott haderőnkívüli előképzés vizsgabemutatóján az Alap 1939. évi munkájáról már beszámoltam. Most az Alap 1940. évi munkáját fogom röviden és nagy vonásokban ismertetni, majd annak eredményét gyakorlatban is bemutatni. (Megelőzőleg még vázolólok a haderőnkívüli repülőképzés lefolyását és az Alap 1940. évi munkáját.)

A haderőnkívüli repülőképzés lefolyása a következő:

Az ifjúságnak 15-től 17 éves korig önként jelentkezett és orvosi vizsgán megfelelt tagjai az Alap költségén vitorlázórepülő kiképzést nyernek, ezek közül azokat, akik a repülésre rátermettek és 18. életévüket be nem töltötték, a m. kir. honvéd Légierő Parancsnokság kiválogatja. Ezek azok, akik motoros- repülő kiképzésre jutnak. Ezek a kiválogatottak I. fokú pilótakiképzést nyernek műrepülésig bezárólag, az Alap által az egyesületeknél felállított kiképző keretnél. Akik ezen kiképzést befejezték, azokat a m. kir. honvéd Légierő Parancsnokság iskolai végzettségük szerint, vagy mint karpaszományosokat, vagy mint légénységi állományúakat tényleges katonai szolgálatra hívja be. Azokat pedig, akik a Horthy Miklós Repülő Akadémiára pályáztak, megfelelés esetén a hivatásos repülőtisztizti kiképzésre beosztja.

Az Alap a repülőgépgyárakban repülőgép- és motorszerelő előképzést is szervezett azon célból, hogy a légierőkhöz bevonuló újoncok között már képzett segédszerelők is rendelkezésre álljanak.

A légierők tartalékviszonyba került pilótaszemélyzete a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egyesületeknél lévő motoros kiképző kereteinél gyakorló repüléseket végez, hogy repülésbeni jártasságát el ne veszítse. Ez a kötelező gyakorlatbantartás az Alap költségén mindaddig folyik, amíg az illetőkkel a m. kir. honv. Légierő, mint repülőgépvezetőkkel számol.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1940. évben végzett munkáját és a múlt évhez viszonyított fejlődést néhány jellemző adattal megvilágítom.

1940. évben beszerzett az Alap a kiképzés céljaira:

- 18 motoros repülőgépet;*
- 23 motornélküli repülőgépet;*
- 3 csörlőgépkocsit;*
- 5 teher- és segélygépkocsit;*
- 12 ejtőernyőt.*

Ezzel együtt az Alap jelenlegi leltári állománya a következő:

- 43 motoros repülőgép;*
- 39 motornélküli repülőgép;*
- 4 csörlőgépkocsi;*
- 11 tehérgépkocsi;*

65 ejtőernyő.

Ezenfelül a repülőképzés céljára folyó évben szerzett még:

150 000 kg benzint és 1500 kg olajat.

A kiképzés és a sportrepülés céljaira az Alap a következő beruházásokat végezte:

Debrecenben a tavaly létesített sportrepülőtéren a hangár mellé lakóépületet épített;

Szeged-Algyőn sportrepülőteret, azon hangárt és lakóépületet;

Győrben hangárt és lakóépületet épített, honvéd Légierők által rendelkezésre bocsátott hangár

Pécsett lakóépület céljaira átalakította a m. kir. toldaléképületét.

Mindezeket a hangárokat és lakóépületeket a szükséges felszereléssel, bútorokkal berendezte.

Budapesten, a Ferihegyen most épülő új közforgalmi repülőtér mellett egy kizárólag a haderőnkívüli repülőképzés és a sportrepülés céljait szolgáló sportrepülőteret létesít. A hangárok építése és a repülőtér egyengetése most van folyamatban.

A budapesti vitorlázó sportrepülés céljaira kibővítette a hármashatárhegyi központi vitorlázótelepet és a bővítményt berendezte és felszerelte.

Fentiekén kívül még a további beruházási munkálatok kezdődtek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap rendelkezésére:

Szombathelyen hangár és lakóépület építése a sportrepülőtéren;

Siófok-Balatonkilitin hangár és lakóépület építése, valamint a repülőtér víztelepítési munkálatai;

Budapest-Hármashatárhegyen lejáróút épül a gépszállítások céljaira.

Ezeknek a munkálatoknak teljes befejezése már csak a jövő évre várható.

Az Alap a motoros és vitorlázó sportrepülő egyesületeket pénzben és anyagban az 1939. évi 600.000.– pengővel szemben, már eddig 850.000.– pengővel támogatta.

Az Alap a vitorlázórepülőképzés céljaira 10 vitorlázórepülő kiképzőkeretet is létesített az ország területén, amelyeken már ez évben a haderőnkívüli vitorlázórepülőképzés is megindult és szervesen bekapcsolódott az előbb ismertetett kiképzési rendszerbe.

Az 1940. év eredménye az 1939-es évhez képest kiképzés szempontjából is igen nagy haladást mutat.

A kiképzés alá vont 450 vitorlázórepülő leventéből 320 fő már most letette az „A” vizsgát és legnagyobb része a „B” vizsgát is, úgyhogy az előírt kiképzésük a motoros repülőképzés kezdetére befejezést fog nyerni.

A 130 motoros repülőlevente az előírt elsőfokú kiképzést nemcsak hogy befejezte, hanem a műrepülésben az előírtnál is jóval magasabb fokot ért el.

Ebben az évben a haderőnkívüli motoros repülőképzés folyamán egyetlen komoly baleset sem fordult elő, így az elmúlt évhez képest ez is nagy haladást mutat.

Ha ennek az eredménynek a megítélésénél tekintetbe vesszük, hogy a nyár folyamán előállott különleges helyzet a kiképzési idő megkezdését egy hónappal elhalasztotta és hogy az Alap 43 darab kiképzőrepülőgépe közül 22 darabot a m. kir. honvéd Légierő két és félhónapi időtartamra katonai szolgálatra igénybe vett, akkor az elért eredményt a m. kir. honvéd Légierő vizsgáztató bizottságának véleménye szerint is kiválónak kell minősíteni.

Ki kell emelnem vitéz Laborczfy ezredes, dandárparancsnok úr, valamint munkatársa, Czirmay Zoltán nyugalmazott százados úr kiválóan eredményes és önzetlen működését, akik a haderőnkívüli repülőképzést nehéz viszonyok között beszervezték, irányították és vezették. Ez uraknak ez alkalommal az Alap hálás köszönetét tolmácsolom.

A kiképzés eredménye azt is bizonyítja, hogy az Alap kiképző kereteinek személyzete, amely a Magyar Aero Szövetség irányítása mellett ezt a kiképzési eredményt elérte, hivatása magaslatán áll és fáradságot, akadályt nem ismerő igazi magyar repülőszellemtől áthatva végezte el a rábízott feladatot.

Az 1941. év a Horthy (Miklós Nemzeti Repülő Alapot fokozott feladatok elé állítja. Erdély visszatérével újabb motoros- és vitorlázókereteket kell felállítanunk, hogy Erdély fiainak nagyszerű tulajdonságait a magyar repülés céljára értékesíthessük. De az általános világhelyzet, a folyó háborúnak tapasztalatai is az iffúság repülőképzésének még sokkal szélesebb alapon való megvalósítását teszik szükségessé

Tisztelettel kérem a magyar királyi Kormányának megjelent tagjait, a Honvédségünk vezetőit és a törvényhozás mindkét Házának tagjait, – akik megjelenésükkel bennünket kitüntettek – támogassanak bennünket abban, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak 1941-ben a már előirányzottakon felül a beruházásokra, pilótaképzésre és gyakorlatbentartásra még további összegek és külön jövedelemforrások bocsáttassanak rendelkezésre. Az iffúság repülőképzését és gyakorlatbentartását a megnagyobbodott ország területén erőteljesen kell fokozni, hogy ezzel is szolgálhassuk a mindnyájunk által egyformáin szükségesnek tartott célt: az erős, mindenre felkészült magyar aviatikát!

A rövid beszámoló után a motornélküli repülők iskolázását mutatták be csőrléssel és gépvontatással, majd a kiképzett pilóták iskolarepülése 'következett. Ezután néhány elsőfokú pilóta nagyszerű műrepülőfigurákat mutatott be s végül az oktatók mutatták be nagyszerű tudásukat. A bemutatók alatt Szilas Tibor¹⁵⁷ főoktató (hangszórón mondott tájékoztatót az egyes mutatványokról.) Az ünnepség végén az újonnan kiképzett pilóták díszmenetben vonultak el a látogatók előtt.

Ismét lezártunk egy évet a Horthy 'Miklós Nemzeti Repülő Alap munkájából. Egy év termését és eredményét láttuk a kis ünnepségen. A rossz és repülésre alkalmatlan idő ellenére

¹⁵⁷ Szilas (Stef, Steff) Tibor, a névmagyarosítás után.

az ifjú repülők éppúgy megállták a helyüket, mint a repülés öreg és tapasztalt rókái s ezzel is bizonyították fiatal rrepülőnemzedékünk rátermettséget és tudását. Az eredménnyel meg lehetünk elégedve s büszkék lehetünk mind a tanítványokra, mind az oktatókra, de éppúgy a Repülő Alap kiváló vezetőségére is.”¹⁵⁸

A HMNRA jelentése szerint, 1941-ben ezer repülőlevente 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.

Közülük a sikereseket katonai szolgálatra pilótának hívták be. Az alapnak ebben az évben 61 motoros gépe, 124 vitorlázó gépe, 36 gépkocsija, 90 ejtőernyője volt.¹⁵⁹

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.

„1941, március

248. RMST. Cserkészrepülők, Ózd.

összes felszállások száma: 84. – Repült idő összesen: 20 perc 43 mp.”¹⁶⁰

„FELMENTÉSEK

Az év végi felülvizsgálatok és rovincsolások alapján a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az 1940. évi elszámolásaira újabban a következőknek adta meg a felmentést:

1. 248. sz. RMST „Vas” Cserkészrepülők, Ózd.
2. 102. sz. „Ganz” Cserkészcsapat, Cserkészrepülők, Budapest.
3. Magyar Cserkészsövetség, Cserkészrepülők, Budapest.
4. Szolnok Megyei Repülő Egyesület, Szolnok.”¹⁶¹

„1941. május

248. RMST. Vas Cserkészrepülők, Ózd.

Taglétszám: 24.”

¹⁵⁸ Magyar Szárnyak, 1940 (3. évfolyam, 1-16. szám) 1940-11-15 / 14. szám

¹⁵⁹ Dr. Blasszauer Róbert: Az IHNETOV munkanaplója (Vitéz Bély Alajos vezérezredes Hadtörténelmi Levéltárban őrzött irataiból 1941—1943). IHNETOV (Ifjúság honvédelmi nevelése és a testnevelés országos vezetése) <http://mek.niif.hu/04900/04982/html/>

¹⁶⁰ Magyar Szárnyak, 1941. március

¹⁶¹ 1941. HMNRA

„1941. július

248. RMST Cserkészrepülők, Ózd.

„A” vizsgát tettek: Borsodi István, Czuczor Miklós, Majós Béla, Varga Tibor.

Összes felszállások száma: 120. Repült idő összesen: 1 ó 11 p 50 mp.”

„1941. augusztus

248. sz. RMST Vas Cserkészrepülők, Ózd.

„A” vizsgát tettek: Óvári Antal, Farkas István, Boris Jenő,¹⁶² Cseke Viktor, Szolya János.

Összes felszállások száma: 136. – Repült idő összesen: 1 ó 2 p 5 mp.

(Összes felszállások száma: 349. – Repült idő összesen: 13 ó 34 p 39 mp.)¹⁶³

A magyar motornélküli repülés eredményei.¹⁶⁴

Az 1941. évi összegző adatok¹⁶⁵

Sajnálatos módon az 1941. évi táblázatokban ellentmondásos adatok vannak az Ózdon rendelkezésre álló vitorlázógépek számát illetően!

„1941. december

248. sz. RMST Cserkészrepülők, Ózd.

„A” vizsgát tett: Básti József.

Összes felszállások száma: 87. Repült idő összesen: 0 óra 57 p 17 mp.”¹⁶⁶

„248. R. M. T. S. Cserkészrepülők. Ózd.

„B” vizsgát tettek: Bretán József, Borsodi István.

Összes felszállások száma: 72. Repült idő összesen: 41 p 49 mp.”¹⁶⁷

¹⁶² Helyesen Buris Jenő.

¹⁶³ Országos összesítő adat!

¹⁶⁴ Magyar Szárnyak 1941. (4. évfolyam 1-24. szám) 1941. 04. 15. 8. szám

¹⁶⁵ Magyar Szárnyak 1942 (5. évfolyam 1-24. szám) 1942. 03. 15. 6. szám

¹⁶⁶ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1942-01-15 / 2. szám

¹⁶⁷ Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1942-02-01 / 3. szám

A magyar motornélküli repülés 1941. évi eredményei.

Sorszám	Egyesület neve	Működő tagok száma	Repülőgép állomány						Felszállások száma	Repült idő		»A« vizsga	»B« vizsga	»C« vizsga	»D« vizsga
			sikló	isk. vit.	gyak. vit.	teljesítmény	kéttülés	összesen		óra	perc				
1.	MOVERO Bpest	38	5	3	2	2	—	12	2308	267	891	23	15	8	2
2.	MÁVAERO Rákospalota	75	5	4	1	2	1	13	1986	104	01	22	8	8	—
3.	Cserkészrep. Bpest	574	10	3	2	3	—	18	8998	327	14	107	50	26	5
4.	MOVERO Gyöngyös	40	5	3	—	—	—	8	861	7	30	17	3	1	—
5.	Ezermester cserk. rep. Bpest	56	1	1	1	—	—	3	811	56	36	13	9	6	1
6.	Vas cserk. rep. Ózd	40	1	2	1	—	—	4	181	1	33	1	—	—	—
7.	MOVERO Esztergom	54	3	2	—	1	—	6	2458	36	—	28	7	1	—
8.	Cserkészrepülők Sopron	33	2	—	—	—	—	2	850	2	01	9	—	—	—
9.	BESZKÁRT Budapest	78	5	3	1	1	—	10	1262	31	47	22	11	6	2
10.	MOVERO Mátészalka	55	1	1	—	—	—	2	144	—	13	—	—	—	—
11.	MOVERO Sárospatak	41	2	2	—	—	—	4	1026	6	21	13	10	—	—
12.	M. Sr. E. Budapest	92	—	4	2	4	—	11	3657	726	51	28	16	17	9
13.	Bükk—Mátrav. Ae. C.	48	2	2	1	—	—	5	842	4	24	15	—	—	—
14.	Vasvárm. cserk. rep.	39	2	3	—	—	—	5	1119	7	31	8	5	—	—
15.	Szolnok megyei RE.	58	3	2	1	1	—	7	748	7	03	12	4	1	—
16.	Csongrádv. Cserkészrep.	51	7	3	1	1	—	12	3184	19	11	37	8	—	—
17.	Tud. Egyet. Sp. Egyes.	243	2	6	1	1	—	10	2554	152	52	19	20	16	—
18.	MOVERO Rómaifürdő	45	2	2	—	—	—	4	1115	100	44	10	6	7	—
19.	Gamma Sportrep. Egyes.	86	2	2	2	—	1	7	1372	140	56	15	6	10	—
20.	Pamutipar	47	3	2	1	—	—	6	799	104	57	11	10	8	2
21.	Debreceni Repülő Club	72	2	1	1	—	—	4	2553	26	31	26	15	—	—
22.	Győri Aero Club	104	5	1	1	—	—	7	4542	64	25	58	33	3	—
23.	Délvidéki Aero Club	30	3	2	1	—	—	6	815	3	24	4	—	—	—
24.	Pécsi Egyet. R. C.	28	—	3	1	—	—	4	946	7	33	11	6	—	—
25.	Bácskai Rep. Egyes.	19	2	1	—	—	—	3	81	—	31	2	—	—	—
26.	Icarus vit. rep. isk.	66	3	3	—	—	—	6	1639	12	23	22	4	—	—

Sorszám	Egyesület	működési helye	Kiképzési eredmények	Kiképzési eredmények			Érmények						Gépállomány					Bejelentett gép-törések száma		1000 fel-szállá-szonként a gép-törések száma	Megjegyzés			
				fel-száma	repült idő	Vizsgák száma	B	C	D	Teljesítm. rep.	Atkó HA-1.	isk. v. HA-2.	vit. HA-3.	telj. HA-4.	2 til. HA-5.	Össze-sen	50% alatt	50% felett						
1	Cserk. rep. Bp.	Bp. Hhh.	L	7690	365h 45'8"	72	24	17	2	24	17	3	8	6	5	4	2	—	17	24	—	3.1		
2	MOVERO Bp.	Budáors-Farkash.	L	3286	364h 34'42"	38	10	6	8	16	6	4	19	7	4	2	3	—	16	12	—	3.6		
3	M. S. E.	Bp. Hhh.	L	2910	662h 20'2"	14	7	7	4	—	7	10	75	—	5	3	4	—	12	18	2	6.8		
4	MOVERO Eszterg.	Szárzas	L	4226	183h 48'20"	29	18	15	9	18	15	—	9	2	4	1	1	—	8	13	—	3.0		
5	MOVERO Gyöngyös	Gyöngyös	L	3504	39h 29'59"	38	14	3	8	14	3	—	—	5	4	1	1	—	11	13	—	3.9		
6	Bükk-Mátrav. A. C.	Miskolc	L	1439	35h 11'36"	17	1	2	7	1	2	—	2	5	2	2	—	9	2	1	2.0			
7	MÁV Sr. E.	Budáors-Farkash.	L	4326	477h 43'37"	54	28	14	4	28	14	1	18	5	4	2	2	1	14	30	1	7.1		
8	Cserkészrep. Kolozsvár	Dezser	L	2473	36h 3'18"	39	6	—	9	6	—	—	1	2	2	1	—	5	9	1	4.0			
9	Marosvásárhely	Mvásárhely	L	537	1h 22'16"	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1	—	5	3	—	5.5			
10	B. S. E.	Gödböll	S	3619	38h 37'44"	56	25	2	8	25	2	—	—	5	8	2	—	15	5	2	1.9			
11	Győri Aero Cl	Győr	S	4272	114h 22'57"	46	13	16	8	13	16	—	—	2	4	2	—	8	10	—	2.3			
12	Vasvárm. Cserk. R.	Szombathely	S	3213	61h 12'56"	39	25	—	3	25	—	—	—	2	3	1	—	4	6	—	2.5			
13	P. E. R. C.	Pécs	S	2365	34h 29'51"	27	4	2	7	4	2	—	—	2	3	1	—	6	9	—	2.8			
14	Szolnok M. R. E.	Szolnok	S	803	11h 44'54"	7	2	—	2	—	—	—	—	2	5	1	1	—	9	—	1	1.2		
15	Csongrádv. Cs. R. E.	Szentes	S	4023	57h 59'37"	41	23	4	1	23	4	—	1	1	3	1	—	1	6	10	4	3.4		
16	Délvidéki Ae. C.	Szeged	S	2765	31h 33'48"	50	20	2	0	20	2	—	—	2	2	4	1	—	7	3	3	2.1		
17	Debreceni R. C.	Debrecen—Nyulaa	S	2107	34h 46'20"	25	5	2	5	2	—	—	—	2	2	4	1	—	7	4	—	1.8		
18	MOVERO Szatmárném.	Szatmárném.	S	790	4h 50'15"	18	1	—	8	1	—	—	—	2	2	3	—	5	—	—	—	—		
19	BSZKRT Sr. E.	Budáors-Farkash.	L	1820	61h 62' 6"	12	15	5	2	15	5	—	—	4	3	2	1	—	10	12	—	6.5		
20	Ezermester Cserk.	Hhh.	L	855	50h 39'42"	14	5	2	4	5	2	—	—	1	1	1	—	3	4	—	4.6			
21	RMST Cserk. rep.	Ózd	F	701	5h 46' 6"	12	2	—	2	—	—	—	—	1	1	1	—	3	2	1	4.2			
22	Soproni Cserk. r.	Sopron	L	1111	5h 10' 6"	1	14	4	1	14	4	—	—	—	2	1	—	3	2	—	1.8			
23	Zemplén. MOVERO	Sárospatak	L	1499	14h 17'22"	18	5	4	8	5	4	—	—	2	2	—	—	4	9	1	6.6			
24	T. S. E.	Bp. Hhh.	L	1508	138h 15'38"	18	3	10	2	6	—	—	—	—	6	—	—	4	9	2	5.3			
25	MOVERO Rómaif.	Bp. Hhh.	L	1073	46h 42'17"	13	2	4	3	2	4	—	—	—	2	2	—	7	6	2	5.3			
26	Pamutipar S. C.	Bp. Hhh.	L	902	61h 57'38"	8	5	3	8	5	3	—	—	1	3	2	1	—	6	4	—	4.4		
27	Gamma S. C.	Bp. Hhh.	L	1710	174h 55'27"	14	8	1	4	8	1	1	5	2	4	2	—	1	9	7	—	4.0		
28	Danuvia S. E.	Bp. Hhh.	L	479	25h 14'35"	6	2	—	5	2	—	—	—	—	2	1	—	3	—	—	—	—		
29	Ganzgyári Cs. R.	Bp. Hhh.	L	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
30	Elektronos T. E.	Bp. Hhh.	L	733	29h 45'30"	8	4	1	—	8	4	1	—	—	2	1	—	—	4	4	1	6.9		
31	Perutz, Pápa	Pápa	S	1337	29h 17'18"	22	15	1	—	15	1	—	—	—	2	1	—	—	3	3	—	2.2		
32	Debreceni MÁV.	Debrecen	S	1327	26h 22'28"	10	4	1	0	4	1	—	—	—	2	1	—	—	3	5	—	3.7		
33	Shell Sport Cl.	Bp. Hhh.	L	237	11h 48' 1"	1	1	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—		
34	Közp. Vit. Keret	Bp. Hhh.	L	2097	850h 51'47"	17	7	16	7	7	16	—	—	31	3	5	3	5	3	19	4	—	1.9	
35	MÁV Vont. Keret	Budáors-Farkash.	L	1547	270h 55'00"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	4 drb. mot.vontatógép	
Összesítés:				73254	4166h 34'00"	708	314	143	8	314	143	21	186	76	103	40	21	8	248	240	21	3.5		

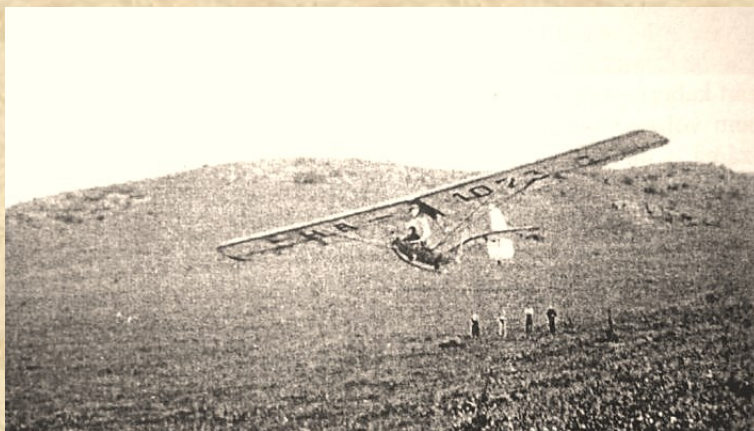
Az RMST, aki eddig is nagyvonalúan támogatta a cserkészrepülőit, a korábbi legrégebbi gépek tönkremenetele miatt majd új gépeket vásárol. Ezen túl a HMNRA is juttat gépeket az ózdiakhoz. Amint azt már láttuk, a támogatás csak részben volt pénzbeli, gyakran gépekben, felszerelésben, táborozásokban, kiképzésekben testesült meg ez.

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,¹⁶⁸ a másik egy következő kép alapján a *HA – 1072*. A *Vöcsök* a *HA – 2039* lajstromjelű volt.

Később majd egy *Rubik – Pilis* gép is jön.

**Repül a HA-1073 Tücsök.
1940, Szentsimon**



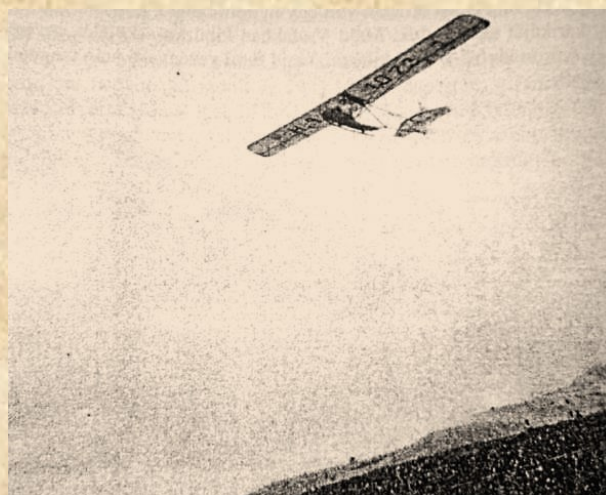
**1942. Siklás a Tücsökkel
5-8 méteren (HA-1072)**

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 növendék „*saját*” aláírása és a szülők csak később tudták meg, szembesültek vele, hogy ennek a sportnak hódolnak a fiatalok. Jó sok családi „*konfliktus*” volt ebből később is...



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 növendék „*saját*” aláírása és a szülők csak később tudták meg, szembesültek vele, hogy ennek a sportnak hódolnak a fiatalok. Jó sok családi „*konfliktus*” volt ebből később is...

**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

¹⁶⁸ Az első *Tücsök* – Mohos Ferenc repülési naplója szerint – már 1939-ben itt volt és ő Szentsimonban már repült is ezzel.

dologról is beszéltek. *Sárszegi Mihály*¹⁶⁹, aki akkor Nyíregyházán 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.¹⁷⁰ Aztán repül természetesen Sajókápolnán is. Ide rövidebbet kell bicikliznie, kétszer 48 km-rel, azért az nem kevés!!!

Ilyet megtenne- e egy mai fiatal a repülés kedvéért?

A visszaemlékezők szerint 1940-42 között a cserkészrepülők vezetője *Óvári Antal*¹⁷¹ mérnök, oktató, helyettese pedig *Marosújházy Gyula* mérnök, oktató volt.¹⁷²

Mohos Ferenc repülési naplója az új gépekkel kapcsolatosan is ad nekünk bizonyos támpontokat!

1938 június 12. az utolsó dátum a naplóban, amikor még kétszer is repül az A-0701 Zöglínggel. Ezekkel a 76. és 77. repülésekkel nála befejeződik a régi gépekkel való siklás, vitorlázás.

Két ceruzás bejegyzés következik.

1939	II.	25	Miklós	Tücsök	—	78	—	4-5	1	01
1941	XI	5	—	Vöcsök	—	79	—	5-6	—	41

- ✓ 1939. február 25. Miklós László repülésvezető, Tücsök, Szentsimon, 78. repülés, siklás, nyugati szél, 4-5 m/másodperc, 1 perc 01 másodperc repült idő.
- ✓ 1941. november 5. Miklós László repülésvezető, Vöcsök, Szentsimon, 79. repülés, siklás, délkeleti szél, 5-6 m/másodperc, 41 másodperc repült idő.

E szerint az egyik Tücsök már 1939-ben itt volt, a Vöcsök 1941-ben bizonyosan. Egy fényképen 1940-es dátummal már ott van egy Tücsök, tehát ez a fényképes dátum is rendben van az előzőekben leírtakra tekintettel.

¹⁶⁹ Sárszegi (Spirnyák) Mihály később az 1950-es években folytatta komolyan a repülést. Az 1950-es években, mint motoros oktató és vontatópilóta évekig a bánrévei repülőtéren volt. Itt lakott a családja is. Erről majd részletesebben ott írunk. Egy időben kiképzésvezető is volt.

¹⁷⁰ Ez az Ózd-Miskolc-Rakamaz-Nyíregyháza útvonalat tekintve nagyjából 145 km. Oda vissza 290 km!

¹⁷¹ Az emlékezők szerint ebben az időszakban többször is katonai szolgálatot teljesít, így csak részben vehet részt a repülésben.

¹⁷² Egyiküket sem találtam a jogosított oktatók listáján.

Nyitvat. száma	Kelt	Idő	Csoportvezető	Gépjelzés	Indítás helye	Sorszám	Repülés neme	Szél		Repült idő			Megjegyzés
								irány	m/sec	óra	perc	másod. perc	
1938	VI.	5	Mohos Ferenc	A-0701	Szentsimon	73	siklás	D	4-5			-24	
-	-	-	-	B-0701	-	74	gyak.vit.	"	8-10			2 41	
-	-	-	-	-	-	75	-	-	-			4 15	
-	VI.	12	-	A-0701	-	76	Siklás	Ék	2-4			-32	
-	-	-	-	-	-	77	-	K	4-6			-27	
1939	J.	25	Miklós	Tücsök	-	78	-	-	-			1 14	
1941	XI.	5	-	Nócsik	-	79	-	-	-			4 11	
1952	III.	12	Borondi B.	Koma	Breine	80	vit.	E	6-8			7 12	
1964	V.	26	Borondi J.	Jfűnyaj	Tücsök	1.	vit.	F	8-10	1	4	15	

A fenti adatokat igazolom.

19..... hó..... n.

1941-ből származó adat, hogy az RMST cserkészrepülőök 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.¹⁷³

Mi lett viszont a három Zöglinggel és a többi, régebbi géppel? Ezt próbáljuk a következő táblázatban időben rendezni.

Gép	Lajstrom	Utolsó ismert repülési dátum	Esemény
Zögling	A-0701	1938. június 12.	üzemben
	A-0702	1938. május 1.	üzemben
	A-0703	1938. május 1.	Lezuhant műszaki hiba miatt, törzs 30 %, balszárny 40 % Mohos Ferenc (megsérült),
Hol's der Teufel	B-0701	1938. június 5.	üzemben
Grunau Baby	C-0701 HA-3010	1942.	Csörlözéses üzem, Bánszállás-Center térsége. Miklós László oktató, Szentsimon, dugóhúzóba került. Kivette belőle, de a leszálláskor csekély géptörés és bokasérülés.
	HA-3010	1949	1949-ben selejteződött, addig használatban volt.

¹⁷³ 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. Ugyanakkor már fényképek és emlékezések vannak a Tücsökről.

Én a jelenlegi kutatott adatok alapján nem igazán tudok éles határvonalakat húzni a korábbi vitorlázógépek selejtezése és az új gépek megérkezése között. Valószínűleg voltak jócskán átfedések is. Ezen túl pedig a régi gépek folyamatosan „*toldozásra-foldozásra*” voltak utalva. Ilyen módon a bemutatott éves táblázatokban megadott adatokkal is óvatosan kell bánni! Benne voltak-e a javítás alatt álló gépek? Volt-e esetleg egy kis „*taktikázás*” az adatszolgáltatásnál arra nézve, hogy az esetlegesen „*szűkösen sanyarú*”¹⁷⁴ rendelkezésre álló géppark a repülőalap „*szívét és pénztárcáját*” kicsit jobban megnyitják?

A *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* az anyagi segítséget postabélyegek kiadásával is növelte, repülőalap bélyegsorokat adtak ki 1941-1943. években, amelyek által újabb, nagyon jelentős pénzalap képződött. A bélyegek felárasak voltak, de ezt az ország gond nélkül tudomásul vette, mert filléres dolgokból jöttek össze ezek a nagy pénzek!

Repülőalap 1941¹⁷⁵Repülőalap 1942¹⁷⁶Repülőalap 1943¹⁷⁷

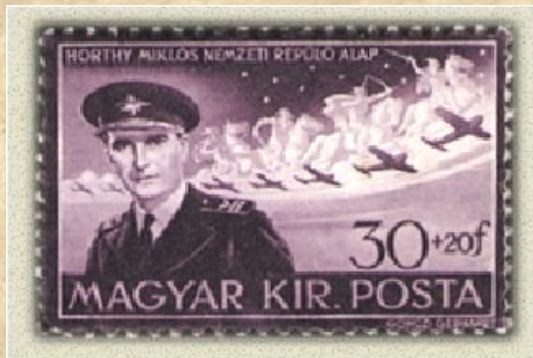
¹⁷⁴ Egyik későbbi oktatónk kedvenc szófordulata, mert azért a későbbiekben sem volt bőség!

¹⁷⁵ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Légrády Sándor. (Szárnyas pilótafej, cserkészfiú, vitorlázó repülőgép, Mária-fej)

¹⁷⁶ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Gönczy (Gebhardt) Tibor (Ejtőernyős, Csaba királyfi, nyilazó ősmagyar, női és férfi pilóta)

¹⁷⁷ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Szűcs Erzsébet (Vitorlázó repülőgép modell, vitorlázó repülőgépek, sas, motoros repülőgép)

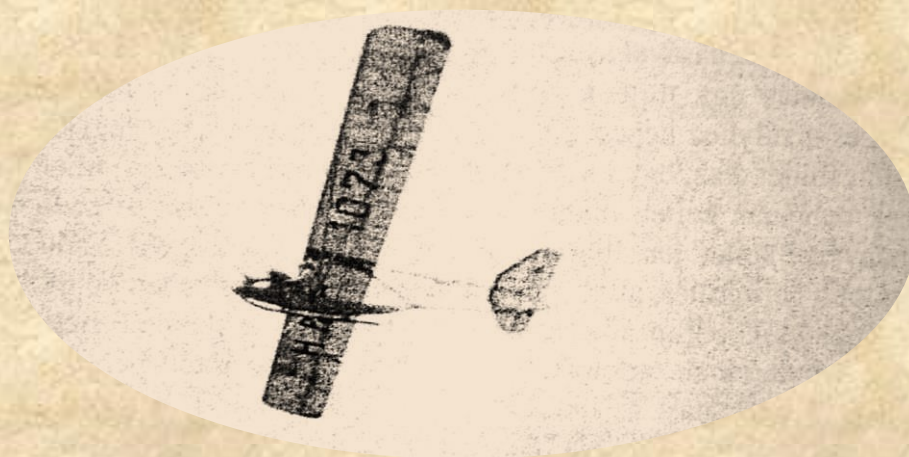
Az 1943-as HMNRA bélyegnek szomorú aktualitása volt, hogy 1942. augusztus 20-án, bevétel közben hősi halált halt *Horthy István* kormányzó helyettes, vadászrepülő főhadnagy, a szovjet fronton.



Repülőalap 1943. augusztus¹⁷⁸

Ő egyetemista kora óta híve volt a repülésnek és minden kézzel fogható eszközzel támogatta is a hazai repülés ügyét. A *HMNRA* egyik legfelsőbb vezetője.

Halála után a *HMNRA* vezetését *Ember Sándor dr.*¹⁷⁹ vette át, aki egyik legfőbb kezdeményezője volt e szervezet létrehozásának.¹⁸⁰



Tücsök, HA-1073, Ózd, 1942.

Hármashatárhegyi repülőtáborról szóló hír.

„ Az egyes nagyobb helységekből őrsvezetői, tisztjelölti, segédtiszi és rajtiszi taniolyamokat tartottak és különösen az egri Bervavölgyi cserkészparkban nagyobb tömegben vettek részt a fiúk és vezetők a vezetőképző táborozásokon, ami mind a fiatalabb erők bekapcsolódását, a fiatalabb vezetők kitermelését célozza...

¹⁷⁸ Magyar Posta – és illetékbélyeg katalógus. Tervező Gönczy (Gebhardt) Tibor (Horthy István mellkép. Hősi halálának emlékére)

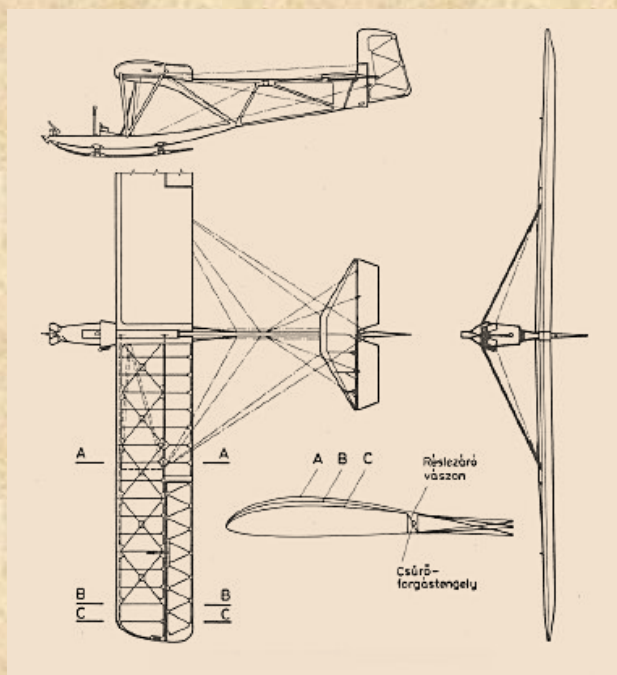
¹⁷⁹ A Magyar Aero Szövetség társelnöke, később a Horthy Miklós Repülőalap intézőbizottsági tagja. A MAC elnökségi tagja.

¹⁸⁰ A kormányzó 1944. májusban dr. Ember Sándor országgyűlési képviselőt saját kérelmére felmentette a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának elnöki tisztségétől és az Alap intézőbizottságának elnökségével vitéz Hány László ny. repülő vezérőrnagyot, a Magyar Aero Szövetség elnökét bízta meg. A kinevezés a magyar repülőkörökben osztatlan örömet keltett.

A sikló és vitorlázó cserkészrepülés terén a diósgyőr-vasgyári 750. sz. és az ózdi Vas cserkészcsapat cserkészrepülői kimagasló és igazi honvédelmi célt szolgáló munkát végeztek, sőt az elmúlt év májusában a Hármashatárhegyen közösen önálló repülő táborozást is tartottak.

A ker. főtitkár az összesített jelentését azzal zárta, hogy meggyőződése szerint a lehetőségekhez képest, a cserkészkerület vezetősége, a kerület minden csapata egyedül és kizárólag a legszentebb magyar célnak szolgálva, jó cserkészmunkát végeztek...¹⁸¹

Rubik R-07a
Tücsök háromnézeti rajza



1942. május 23-24-én, az ózdi cserkészrepülők meghívást kaptak a *sajókápolnai* repülőtérről az ottani repülőtéren való repülésre. Ez a repülőtér az észak-nyugati szélben egészen kiváló tulajdonságokat mutatott. Korábban a *Grunau-Baby* gép építésénél már szoltunk erről, hogy *Sajókápolnán* e géppel, milyen nagyszerű időket repültek.

Az ózdiak is szerették volna ezt megismerni, sajnos ezekben a napokban a jó 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 *Cimbora* országosan rendszeresített, százas szériái. Mindegyik

¹⁸¹ Magyar Jövő, 1942. március (24. évfolyam, 49-73. szám) 1942-03-25 / 69. szám



meglepően új építési technológiával és kitűnő teljesítménnyel.¹⁸² A legyártott gépek száma évről évre bővült, amely anyagilag is stabilizálta a vállalkozást.

Méray Horváth Róbert¹⁸³

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 *érdei repülőtér*¹⁸⁴ meglátogatására.

Az MSrE által abban az időben használt HD-22, HA-NBO motoros gép.¹⁸⁵



„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 indultunk, így már délelőtt 10 órára eljutottunk Érdre.

A cserkészrepülők állományában levő HD-22, HA-MAC gép¹⁸⁶

Az akkori repülőtér parancsnoka Méray Horváth Róbert¹⁸⁷ 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.

¹⁸² Rubik Ernő

¹⁸³ <http://harmashatarhegy.hupont.hu/23/meray-horvath-robert>

¹⁸⁴ 1929 nyara az első MSrE repülőtábor Érdén, parancsnok Endresz György főoktató. 1930. június 25.-október 18. között a második érdei repülőtábor. Ez már nagyon nagy, mert „pilótatanfolyam”. 17120 felszállás, 877 óra repült idő, 58+10 fő kapott kiképzést, 20 000 kg benzint használtak el és 1 000 kg motorolajat. Innentől rendszerek az érdei táborok és repülőtér is fejlődésnek indult létesítményekben.

¹⁸⁵ Avia-info

¹⁸⁶ Avia-info

¹⁸⁷ Méray Horváth Róbert, egyetemi joghallgató, az akkori vitorlázórepülés egyik óriási tehetsége. Farkashegyen repült, MOVERO egyesületben. Több rekord, országos repülési csúcs fűződik a nevéhez. 1942-ben 33¹⁰ óras időtartam repülés a HHH felett, Meisével., 1943 Budapest – Kolozsvár távrepülés 365 km, Budapest – Belgrád

Felajánlotta, hogy minden egyes vontatásnál egy-egy ózdi fiú ülhet be a vontatás idejére a motoros gépbe. A vontatógép HA-D-22¹⁸⁸ típusú, kétfedelű gép volt. Jól emlékszem a pilóta nevére is Bollmann József¹⁸⁹, 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 gép¹⁹⁰

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 1936. 07. 12-én a németországi bajnokságon első lett.)¹⁹¹ 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.

317 km (Kranich). 1944 5778 m magassági repülés egy Meisével. 1945. januárjában, Budapesten, orosz katonák, kényszermunkára fogták, és ott tisztázatlan körülmények között lelőtték...

¹⁸⁸ 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.

¹⁸⁹ 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.

¹⁹⁰ Avia-info

¹⁹¹ Itt is 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 gépével, repülésre szinte teljesen alkalmatlan időjárási körülmények között, Berlinből Kielbe repült úgy, hogy a célpontot előre bejelentette. Ez „céláv” 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.



Szolnoki repülőtér, 1939 nyara.

Az 1940-es Helsinkire olimpiára felkészítő vitorlázórepülő tábor a magyar válogatott repülővel.¹⁹²

Jobbról-balra: a gépben dr. Szomolányi Károly, Tasnádi László, Bollmann Béla, Auguszt Lajos.¹⁹³

*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 tevezésű és építésű géppel végre tudta hajtani.*¹⁹⁴



Bollmann Béla¹⁹⁵

Ennek az érdi kirándulásnak volt még egy nagyon érdekes és a résztvevők számára életre szóló epizódja, amelyről szintén *Básti József* emlékeiből tudunk.



„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 lehettünk és sorban álltunk, természetesen cserkész egyenruhában voltunk. Horváth főhadnagy úr¹⁹⁶ ünnepélyes hangon bemutatta az ózdi cserkész repülőket. Horthy elénk állt, tisztelgett és köszöntött bennünket pár szép szóval és örömét fejezte ki a találkozásunknak. Majd odajött hozzánk és mindenkivel barátián kezét fogott. Először az oktatókkal, majd sorban mindenkivel. Hozzátette „szervusz”! Meglepődve a szó hallatán ijedten rebegtem felé (egy kormányzó-helyettes és főhadnagy!) „Kezét csókolom” – mondtam. Erre ő megint megismételte a kézfogást és határozottan kérdezte: „Te repülőcser-

¹⁹² 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!

¹⁹³ Csanádi – Nagyvárad – Winkler: A magyar repülés története

¹⁹⁴ Senki el nem indult Rotteren kívül az nap, a lehetetlen időjárás miatt, egyedül ő repült, hogy bizonyítson.

¹⁹⁵ Kiváló sportrepülő, mind vitorlázó- mind motorsrepülésben. Többször repült magyar csúcstól. Főoktató, a különféle repülőklubok állandó kiképzője. A repülőnapok ünnepelt pilótája.

¹⁹⁶ Itt tévedés van. Méray Horváth Róbert kiváló sportrepülő, de nem főhadnagy. A háború végén a repülő akadémián képezik, rangja repülő akadémikus (aks). 1945. 07. 07-én tisztázatlan körülmények között, kényszermunka végzése közben lelőtték az oroszok Budapesten! Horthy Istvánnak is csak már hónapjai vannak hátra, mert 1942. augusztus 20-án, a 25. bevetésén hősi halált halt a Don melletti frontszakaszon.

kész vagy?” Igen feleltem félősen. „Tudod repülőknél az a szokás, ha én azt mondom, szervusz, akkor te is azt mondd!” Aztán halkán elrebegetem: szervusz! Kedvesen mosolygott és jó leszállást kívánt a repüléshez.

Majd még egyszer elbúcsúzott tőlünk, Horváth Robi elkísérte a motorkerékpárjáig, amivel jött és elment a repülőtérről. Hát ilyen volt a mi kormányzó-helyettesünk, Horthy István repülő főhadnagy!”¹⁹⁷

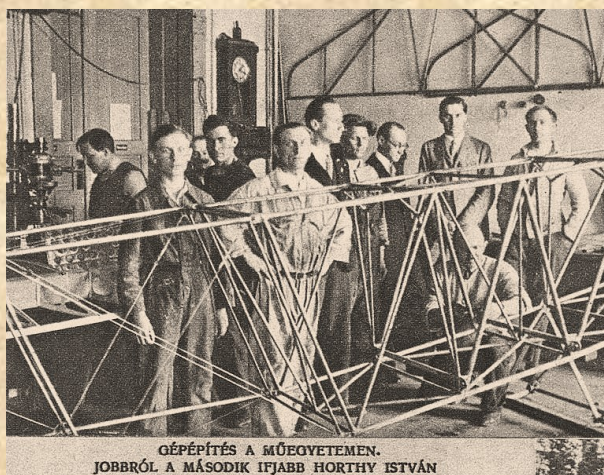


A Nemere¹⁹⁸

Az 1942-es év már minőségi változást hozott az ózdi repülésben. Kezdetét vette a csörlőrendszerű kiképzést. Az ózdi gyár jóvoltából egy száz lóerős BUICK személygépkocsit kap a szakosztály, amit egy kis átalakítással tettek csörlésre alkalmassá. A kötéldob a kocsi hátsó tengelyére került, amelyre biztonságosan hozzávetőleg 500 méter kötelet lehetett felcsévélni.

Műgyetemi repülőgép építés, jobbról a második Horthy István¹⁹⁹

A gépkocsihoz készült egy erős kivitelű bak is, hogy csörléskor a kocsi hátsó kerekei a földtől 15 centiméterre elemelkedjenek. A görgős terelőket a kocsi 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.

¹⁹⁷ Básti József emlékei

¹⁹⁸ 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.

¹⁹⁹ Wikipédia

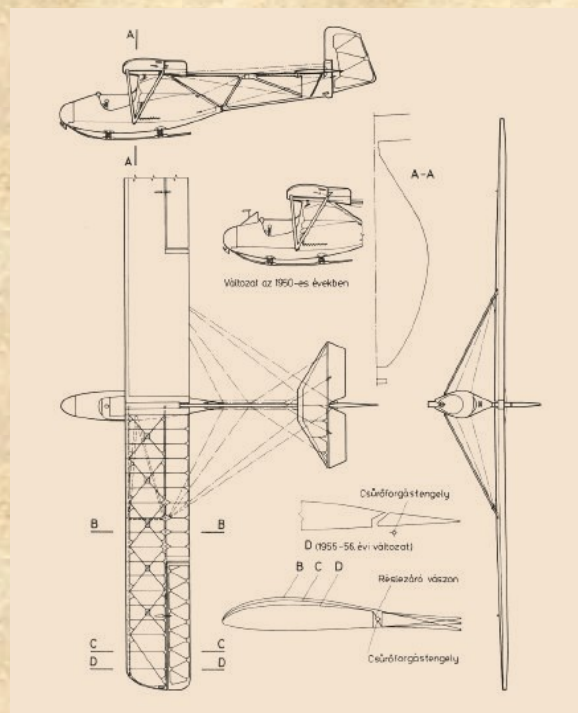
Vöcsök háromnézeti rajz (Rubik R-07b)

A szentsimoni hangárt 1943-ban bontották el és Ózdon az akkori cserkészotthon udvarán – az 1970-es években a *gyári garázs* – újra felépítették.²⁰⁰ 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 alkatrészeit 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 *sajópiüspöki dombokon*, a *centeri nagyvölgyben*, az *Akasztó hegyen*, *Pogonyi pusztán* is történtek repülések.

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*²⁰¹ szőlődombon is a visszaemlékezések szerint. Ez egy zaklatott időszak 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 átérni* 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*



²⁰⁰ Az emlékek nem egyértelműek. Vannak, akik szerint újra épült a cserkészotthon udvarán, de másoktól azt halottam, hogy csak a faanyagot tárolták ott és a hangár már nem épült újra, sehol...

²⁰¹ Korábban is találtam utalásokat még a stabil szentsimoni repülőtér idején is más terepeken való repülésre. Ennek is egyszerű oka van. A lejtővitorlázásnál a dom, hegy iránya adott. A domináns szélirány is, ami sokszor nem a dombot fújja megfelelő irányból, így emelőtér nem alakul ki, vagy csak nagyon gyengén. Ezért is kísérleteztek az ózdiak is, adott széliránynál megfelelő fekvésű hegyet kellett keresniük. A település körül erre volt lehetőség akkor, hogy a szélirányra közel merőleges hegyet, dombot találjanak. Ez viszont sok cipekedéssel, szereléssel járt és kevés repüléssel.

szemben levő Ráctag utáni részre repülni. Az oktatóm Miklós László nem győzött hálát adni a sikeres repülésemért.”²⁰²

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.”²⁰³

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.



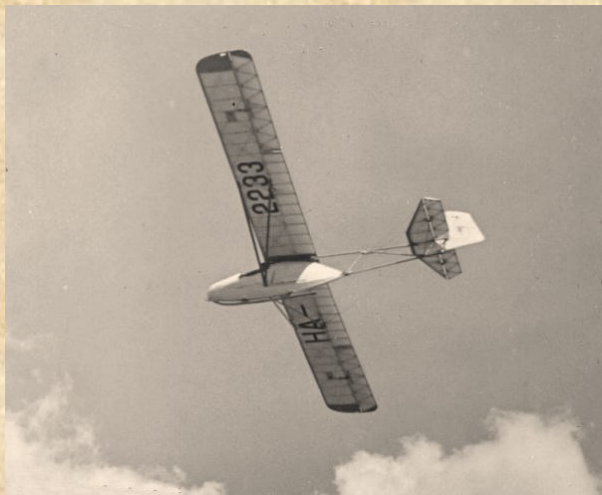
²⁰² Básti József emlékei

²⁰³ Básti József emlékei

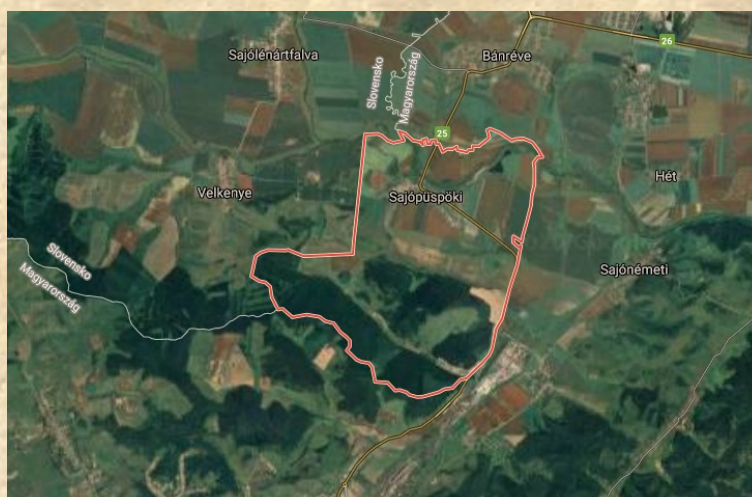
„Erről a tetőről aznap már mindenki lerepülte az egy startját, amikor a gépet újra felvittük a tetőre, s az oktatóm Miklós László megkérdezte: Le mernék-e innen menni? Minden vágyam az volt, hogy egyszer már én is kapjak egy tetőstartot. Eddig csak a dombok oldaláról indulta. De ott van egy nagy topolyafa, 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 Vöcsök²⁰⁴

Enyhén fújt a szél és elindítottak. Mondta az oktató, ha közel maradok a hegyhez, tovább is fent tudok maradni. Elindulás után jobbra fordultam és éreztem, de láttam is, hogy a 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.”²⁰⁵



1942. május 4-én, a sajópuspöki dombról repültek az ózdiak. Babós Sándor cserkészrepülő 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.



A sajópuspöki dombok, szemben vele a későbbi bánrévei repülőtér

²⁰⁴ Fekecs Gábor gyűjteménye

²⁰⁵ Básti József,



Kimutatás

A 1942. évi cserkészrepülésről az ózdi repülőklub tagjainak részéről

1942. augusztus 25.

I. osztály eredménye

Ózdi I. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi II. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi III. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi IV. osztály	10	10	10	10	10

II. osztály eredménye

Ózdi V. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi VI. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi VII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi VIII. osztály	10	10	10	10	10

III. osztály eredménye

Ózdi IX. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi X. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XI. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XII. osztály	10	10	10	10	10

IV. osztály eredménye

Ózdi XIII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XIV. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XV. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XVI. osztály	10	10	10	10	10

V. osztály eredménye

Ózdi XVII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XVIII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XIX. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XX. osztály	10	10	10	10	10

VI. osztály eredménye

Ózdi XXI. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XXII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XXIII. osztály	10	10	10	10	10
Ózdi XXIV. osztály	10	10	10	10	10

VI. osztály eredménye

A kimutatásnak nem voltak a fenti részletek orvosi vizsgálatokhoz
 csatolva, mert azokat a repülőklub tagjai az ózdi repülőklub igazgatója, a
 jelenlegi repülőklub tagjai és a jelenlegi repülőklub tagjai maguk csinálták.

Ezerhárom százharminc

Ózdi, 1942. augusztus 25.

repülőklub

Kimutatás, 1942. augusztus 25. az ózdi sportrepülőklub eredményeiről

Amit el tudunk 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
Stzőja 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
Szöke László			1
Turesányi 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

Hazaftias tisztelettel:

a repülőoktató

Látszik, hogy a régiek közül ekkor *Mohos Ferenc, Marosújváry Gyula* nem oktat már, de akkor ki a „névtelen” oktató, aki nem írta alá a jelentést?

1942 elején járunk, ekkor már hazánk bőven belesodródott a világháborúba, amelynek sajnos a „java” még csak ezek után következik. A németek 1941 végén Moszkva alatt, minen reményük ellenére csúnya leckét kaptak. Ezt aztán ebben az évben akarják újra és véglegesen lerendezni... Ezek bizony jelentősen áthatják a magyar honvédség készülődését is.

„ Beszélgessünk a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapról!

Rengeteg magyar leventét foglalkoztat a repülés gondolata. Pilóták, repülők szeretnének lenni, hogy így szolgálhassák hazájukat és a honvédséget. Se szeri, se száma a kérdezősködő leveleknek, amelyben leventék tudakozódnak a Nemzeti Repülőalaphoz való felvétel részletei iránt.

Sok leventének megtakarítjuk a postaköltséget, – ha itt egybefoglalva válaszolunk arra a temérdek kérdésre, amit Jankó, Feri, Pali, Pista meg még ezernyi magyar levente intéz hozzánk s amelyekre a szerkesztőnek még egy álló esztendő sem lenne elegendő a válaszadáshoz.

A tartalékos tiszti kiképzésre való felvételtől itt most nem beszélünk, csupán a legénységiről.

Kik jelentkezhetnek repülőgépvezetőnek (pilótának)? Akik négy középiskolát elvégeztek és idén október elsején 18. évüket már betöltötték, de 20 évesek el nem múltak. Másoknak csak igen kivételes esetben lehet reményük a felvételre, különleges indokolás nélkül nem is érdemes pályázniuk.

A felvételhez folyumodványt kell beadni. Erre a célra külön nyomtatott űrlapokat kaptok, nyomtatott tájékoztatóval egyetemben, ha ezért a Magyar Aeró Szövetséghez, Budapest, V., Vigadó- utca 2. sz. címre írtok. Ezeket a nyomtatványokat tisztán, értelmesen kell kitölteni.

Igazolni kell: hogy magyar állampolgár vagy (ezt illetőségi, vagy állampolgársági bizonyítvánnyal igazolhatod. Vidéken könnyebb az illetőségit megszerezni); hogy erkölcsi és

nemzeti szempontból nem lehet ellened kifogás (ezt az illetékes rendőrhatóságon kapod meg „erkölcsi bizonyítvány“ alakjában); hogy nagyszülőig bezárólag igazoltan keresztény származású vagy (kellenek az iratok); iskolai végzettségedet (bizonyítvánnyal) szüleid, gyámod, vagy gyámhatóságod beleegyezését, teljes testi és szellemi épségedet és hogy nőtlen vagy.

A folyamodványt a megfelelő okmányokkal kellőképpen fel kell szerelni, egy rendőrileg, vagy csendőrileg hitelesített 6x9 cm-es fényképet mellékelj hozzá és idejében nyújtsd be a Magyar Aeró Szövetségnek, a fenti címen. Ha postán küldöd, akkor „ajánlott“ levélként add fel és írd még rá kívülről, hogy „Folyamodvány“. Ha írásban érdeklődői az Aeró Szövetségnek, válaszbélyeget is küldj be.

Esetleg kérhetsz ajánlást a leventeparancsnok úrtól is, ezt mellékelj a folyamodványhoz, Ne felejtse el megemlíteni, ha már a leventerepülőknél kiképzésben részesültél, vagy ha modelleztél.

Ne légy türelmetlen, ha nem jön azonnal válasz; ne gyötörd kérdéseiddel az Aeró Szövetséget sem!

Amennyiben mégsem vehetnének fel repülőgép- vezetőnek, úgy önkéntesen jelentkezhet repülő- gépszerelőnek, rádiósnak, fegyvermesternek, fényképésznek. Ezt azonban írd be kérvényedre. Ha továbbszolgálatra jelentkezel, ezt is írd meg a kérvényben. Továbbszolgálatra jelentkezők előnyben részesülnek. A szolgálati időtartam 3 év, amihez még négy, majd még öt év továbbszolgálat jöhet.

Akik iskoláik miatt nem lehetnek repülőgépvezetők, de a légierőkhöz szeretnének kerülni, azok kérvényükkel forduljanak az illetékes járási katonai parancsnokságokhoz, ezekből is kitűnő szerelő, rádiós, fegyvermester, vagy másfajta repülőhőnvéd lehet.”²⁰⁶

Az eddigiekből is kitűnt szép lassan, hogy az addig békés cserkészrepülés most már megállíthatatlanul megy a leventerepülés és a katonai repülés felé!

„HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT!

VITÉZ NAGYBÁNYAI HORTHY ISTVÁN KORMÁNYZÓHELYETTES SZÓZATA

Vitéz nagybányai Horthy István Kormányzóhelyettes Úr Öfőméttásága a magyar Ifjúsághoz az alábbi szózatot intézi :

Hívom az ifjúságot!

Nemzedékünk küzdő, vajúdó korszakban él, körülöttünk országok süllyednek el, a háborúban tisztuló világban mindenütt, nyugattól keletig a katonák, a katonanemzetek építik a jövőt. Egész nemzetgazdaságunk, a magyar föld minden kincse, a magyar munka minden termése a mi háborúnkat szolgálja. A nemzet minden tagja, a harctéren és itthon, az éjjel-nappal zakatoló munkagépeknél és a fagytól későn felengedő szántóföldeke: katona. Harcol vagy

²⁰⁶ Szébb jövőt! 1942. január-május (1-18. szám) 1942-02-14 / 7. szám

munkával, vérével vagy verejtékével: megváltója a boldogabb magyar jövőnek. Annak a jövőnek, amelyiknek áldásait gyermekeink, általában: a fiatalabb nemzedék fogja zavartalanul élvezni.

A magyar ifjúság érzi – mint történelmünk minden hősi korszakának ifjúsága mindig is érezte, – hogy friss erejével, lendületével, derűlátásával és a fáradalmakat játszva bíró ifjúságával, szent kötelessége odaállni a harcolók soraiba.

Az ország minden részében végeláthatatlan sorokban jelentkeznek katonának.

Még tanulhatnak tovább az egyetemen, vagy felhasználhatnák életük legszebb éveit saját munkájuk vagy céljaik érdekében, mert a törvény szerint még nem kellene megkezdeniük a katonai szolgálatot. De ők, miként a negyvennyolcas fiatalság, az őseiktől öröklött hősi indulatból, az örök magyar katonalélekből fakadó kötelességtudással megértették a hívó szót, önként vállalják a szolgálatot, amikor ismét katonára van a hazának szüksége.

Én a magyar honvédség Trianonban sírbatett, de később minden akadály ellenére is föltámadt repülőcsapatának vagyok a katonája. Mint ilyen, mint a legfiatalabb fegyvernemnek tisztipilótája szólok a fiatalokhoz. Tizenhat évvel ezelőtt önként jelentkeztem szolgálatra a repülőkhöz. Kifelé nem voltunk katonák, nem volt egyenruhánk, nem volt hadigépünk, kevesen voltunk és csak a hit tartott bennünket össze. A hit az ország feltámadásában, a magyar repülés jövőjében, a hit abban, hogy a honvédség légiereje mégis csak meg fog születni. És amiben túrhetetlenül hittünk, bekövetkezett. A trianoni elnyomatás legszomorúbb éveiben fogcsikorgatva mondtuk : és mégis repülünk ! Ma már az a büszke jelszavunk: lovasnép voltunk, repülőnemzet lettünk!

A fiatal és nagy fejlődés előtt álló magyar légierőnek azonban sok és válogatott katonára van szüksége. Már nemcsak néhányan vagyunk és nem vagyunk elrejtve a világ szeme előtt, mint még nem is oly régen. A magyar repülő az 1939-es kárpátaljai légigyőzelmekkel, az 1941. évi galíciai és ukrainai dicsőséges légiharcokkal, sikeres bombatámadásokkal és eredményes felderítővállalkozásokkal becsületet és elismerést szerzett a magyar repülőnévnek mindenütt. De az elmúlt évek repülőgépszámát meg kell sokszoroznunk és az eddig elért eredményeket túl kell szárnyalnunk, mert a mostani világháború tapasztalatai azt mutatják, hogy a légierő annyira fontos és mindenütt olyan nélkülözhetetlen, hogy sohasem lehet elég erős.

A honvédség korszerű felszerelésében és ezen belül a magyar légierő drága repülőanyagának előteremtésében elmegyünk az ország teherbíróképességének határáig. Az tehát biztosítva van, hogy mintaszerűen felszerelt és a lehető legjobb gépekkel rendelkező repülőerőnk legyen. A legjobb repülőgépanyag mellett azonban a legjobb pilótákra, megfigyelőkre, mérnökökre van szükség, hogy légierőnk ütőképes legyen. Akik most életpályaválasztás előtt állnak, figyeljenek hívásomra ! A magyar légierő szolgálatába hívok olyan testileg és lelkileg egészséges ifjakat, akik mint tiszték és tiszthelyettesek hivatásul választják a katonai repülést, akik a magyar hivatásos repülőtishti és tiszthelyettesi karba akarnak jutni.

Akik követik hívó szavamat, azok előtt a legszebb, a fiatal férfihoz legméltóbb pálya fog megnyílni. A repülőélet szépségét lehetetlen meg nem szeretni.

A katonai repülőszolgálat azonban egy személyben fegyelmezett katonát és kiképzett repülőt is kíván. A nevelés és kiképzés ilyen irányban fejleszti a jellemet és a repülőkézséget. A kalandvagyóknak, olyanoknak, akik a repülőéletnek csak könnyű oldalát keresik, nincs helye közöttünk. A magyar légierőre váró nagy feladatok fegyelmezett katonákat, egész férfiakat kívánnak és ez a tudat adja meg a szolgálat szépsége mellett annak mély és igazi értelmét.

Magyar fiúk ! A repülő életpálya hív benneteket! Magyar anyák és apák ! Engedjétek, hogy fiaitok kövessék a haza hívó szavát !

Budapest, 1942. évi április hó 3. napján.

Vitéz nagybányai Horthy István”²⁰⁷

A cserkészrepülés immáron tízesztendős!

„ Negyvenezer felszállás, hétezer óra a levegőben.

Tíz esztendős a magyar cserkészrepülés.

A Cserkészrepülők Egyesületének hármashatárhegyi vitorlázó terepén, mely a világ második legjobb vitorlázó terepe, a napokban egy szerény keretek között megült jubileum utolsó eseménye zajlott le. Tíz évvel ezelőtt röppent fel ugyanis az első kiscserkész motornélküli repülőgéppel a magasba... Azóta 39.999 felszállás követte. A vitorlázó cserkészek kerekén 2000 órát töltöttek, motornélküli repülőgéppükkel a levegő birodalmában. Az 1931-ben megindult cserkészrepülésünk 1941- ben tehát jubilált. Azonban a dacos akarattal 1931-ben megkezdett és azóta kemény kitartással végzett jó munka, amelyet a cserkészrepülők végeztek, nem várta az ünneplést, az elismerést. így díszes, hangos jubileumi ünnepséget 1941-ben nem is rendeztek a hármashatárhegyi vitorlázó terepen. Mindössze annyi történt, hogy az azóta üzembe helyezett hármashatárhegyi Pilóta Otthon egyszerű, de annál felemelőbb benyomást keltő dísztermében a jubiláns év elején és végén Ulbrich Hugó, a Cserkészrepülők Egyesületének közszeretben álló elnöke, maga köré gyűjtötte a kisebb-nagyobb cserkészrepülőket és közvetlen szavakkal méltatta a cserkészrepülők fáradhatatlan tevékenységét, illetve biztatta őket a további munkára.

A jubiláris év záró ünnepsége most zajlott le a behavazott Hármashatárhegyen.

Ez alkalomból újból beszéltünk Ulbrich Hugó elnökkel.

– Rengeteg küzdés, fáradtság, kezdeményezés és hatásaiban felbecsülhetetlen értékű nemzetszolgálat jellemzik azt az utat, amelyet a cserkészrepülők mindeddig becsülettel megtettek, – jegyezte meg Ulbrich . elnök. – Munkájukat akkor kezdték – folytatta az elnök a beszélgetést –, amikor a trianoni korlát nemcsak, hogy a repülést nem, de még a légvédelmet sem engedélyezte nekünk. A cserkészek voltak az elsők, akik a magyar iffjúságot először modellezésre, majd a vitorlázórepülésre is intézményesen beszervezték. A kitartó, nehézségeken meg nem torpanó akarattal az eredménye: nemcsak közel ezer vizsgázott pilótát képeztek ki

²⁰⁷ Szébb jövőt! 1942. január-május (1-18. szám) 1942-04-18 / 16. szám

tíz év alatt a cserkészek, hanem az ő nevelésük a különböző egyesületek kebelében működő sportrepülő oktatógárda túlnyomó, része is. Ez az ezer cserkészpilóta, tehát lélekben felkészült, testében, idegeiben a levegőben otthonos mozgáshoz edzett fiatal fiú természetesen felajánkozott a honvédelmi szolgálatra: mindenkor készen állanak arra, hogy – ha kell –, a levegőben betolakodó ellenséggel szemben megvédjék a magyar földet!

A cserkészrepülők szervezetei, mint megtudtuk, folyvást bővülnek A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap tíz hegyvidéki katonai előképző keretet állított fel a motomélküli repülés terén. Két ilyen HMNRA keretet a cserkészrepülőkre bízta. Ezekhez, a cserkészrepülők vezetése alatt álló kiképző keretekhez most kell majd a felserdült ifjúság újabb csoportjainak bevonulnia. A „liliomos” cserkészgépek már nemcsak a Háimashatárhegy felett, hanem Szombathely, Szentés, Sopron, Ózd, Diósgyőr és Kolozsvár közelében is rendszeresen a levegőben járnak. Ezeken a cserkésztelepeken is folyik a cserkészrepülők kiképzése.

A cserkészrepülők tízéves munkája tulajdonképpen csak „magvetés” volt eddig, de most már „érik a búzájuk”. A magyar közvélemény meglehetősen figyelmeztet a cserkészrepülők munkáját és így szól feléjük:

– Cserkészfiúk! Jó munkát végeztetek az elmúlt tíz év alatt, úgyhogy ezentúl még jobban számítnak rátok!”²⁰⁸

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 csörlőzések üzeméről 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 vonókötél nem esik le. Az előzőeknél csak nyitott kampó volt a gépeken és a gumikötél meglazu-

²⁰⁸ Pesti Hírlap, 1942. február (64. évfolyam, 26-48. szám) 1942-02-21 / 42. szám

lásával 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 Tóth²⁰⁹ és Kertész²¹⁰ úr, hogy levizsgáztassák a csörlőautót. Szerencsére a jelenetből nem láttak semmit, így megkaptuk az autóra a csörlőzési engedélyt.²¹¹

1941-43 között is rendszeres volt a Sajópüspökiben 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 Sajópüspököt 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.

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*.²¹²

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 repülték ki azokat az első „C” vizsgákat, amelyek Ózd környezetében születtek, *Czuczor Miklós – 23 perccel –*, *Bretán József* pedig 26 perccel repültek. Ebben a környezetben már fél órát nyugodtan lehetett repülni.

Ezek után itt már rendszeres repülés folyt. Még táborozás is történt az *RMST sajtóparti vízművének* közelében, ugyanis itt volt az *ózdi vízcserkészek* csónakháza is. Ezekben az években a honvédség is tartott itt embereket, ezért a táborozás alatt ők biztosították a cserkészrepülők ételmezését is.²¹³

Itt térnék vissza a szentsimoni repülőtér elhagyásának gondolataihoz. Az előzőekben ismertetett „*vándorlásokra*” több magyarázat is lehet. Esetleg keresték a szentsimoninál jobb adottságokkal rendelkező helyeket. A felszerelésükből adódóan még sokáig csak a lejtővitor-

²⁰⁹ Valószínűleg Tóth Jenő, a Magyar Aero Szövetség műszaki felügyelője

²¹⁰ Kertész László dr., a Magyar Aero Szövetség vitorlázó osztályának a vezetője. Maga is repül, oktat a MOVE különféle egyesületeiben.

²¹¹ Básti József emlékei. Józsi bácsi ezt az eseményt 1942-re tette.

²¹² Rossz minőségű, régi fényképről, képjavító eljárások alkalmazása után, talán ez lehetett a lajstromjel. (RZ)

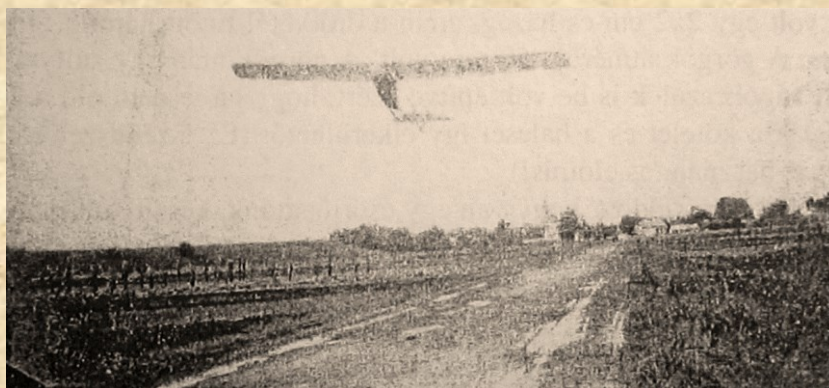
²¹³ A Sajó ekkor még nem volt gátak közé szorítva. Kanyargós meder, hangulatos fás, bokros részek és nagy víziület. A MÁV menetrendben ekkor még Sajópart fürdő a megálló hely neve. A környék minden településéről járnak ide az emberek, Ózdról is nagyon sokan. A feljegyzések szerint az ország sok más pontjáról is érkeztek ide cserkészcsapatok, táborozni.

lázás 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 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 lejtőktől itt, Bánrévén végre kialakíthatnak egy síkvidéki, nagyon jó adottságú repülőteret. De ez majd csak sokkal később, most még csak 1943-ban vagyunk!

Esetleg a szentsimoni terület bérlésével volt a gond? Erre vonatkozóan eddig nem találtam mértékadó magyarázatot, de ez is magyarázat lehet a sokéves repülőtér otthagására.

Talán a szentsimoni területen rendelkezésre álló hely, a csörléshez szükséges távolságokat – 800 – 1000 m csörlőkötél – már nem biztosította?

A háborús helyzet miatt ekkor az országban sok szigorítás mellett azt is előírták, hogy minden 16 év feletti fiúnak levetédfoglalkozásokon kellett részt venni. Ez a katonai előképzési rendszer része lett. Ózdon teljesített ekkor szolgálatot *Homonnay József*²¹⁴ repülő főhadnagy, aki ezt az előírást a cserkészrepülőkre úgy tekintette érvényesnek, hogy ők a vasárnapi foglalkozást a repülőterükön teljesítik. Sokszor látogatta a repülési napokat is. Tarott nagyon rövid levetédfoglalkozásokat is, majd a repülése volt a fő szerep!



Vöcsök (HA-2039) autóvontatásban Sajópüspöki országút, 1943²¹⁵



Ugyanott a levegőben a C-Pilis. (HA-3040?)²¹⁶

²¹⁴ Homonnay József repülő főhadnagy (1916. 01. 30. - ?) 1941. 11. 01. a hivatásos állományba való felvétele.

²¹⁵ Básti József fényképe

²¹⁶ Básti József. (A törzs ívelt formája alapján ez bizonyosan egy C-Pilis. A lajstromjel talán HA-3040? RZ)

Bizonyítani tudom – családi emlékek alapján is –, hogy a *levente mozgalom* is lehetett teljesen normális, ha ilyen emberek irányították!

„... Az iskola nagy hangsúlyt fektetett mind az oktatásra, mind a hazafias nevelésre, amelynek egyik jelentős bázisa volt a cserkészmozgalom. Én is tagja voltam a 794. számú „Szittyá” cserkészcsapatnak. A cserkészmozgalomból legszívesebben a kirándulásokra, gyalogtúrákra emlékszem vissza, amelyet Lillafüredre, Tapolcára tettünk, nem egyszer, gyakran sátrakban ott éjszakázásokkal. Ennek érdekessége volt, hogy az iskolában is kötelezően ment már a levente-kiképzés, ennek iskolai parancsnoka, akkor a mindenkori igazgató volt. (Korábban 1941-ig Szentkúti „Steiner” Félix tanár úr volt a parancsnok)

Szombat délutánonként az MVSC sportpályán tartották a rendszeres kiképzéseket, de Pataky igazgató úr²¹⁷ azonban a kiképzés helyett gyakran vitt bennünket kirándulni, melyeken végig velünk volt, illetve a sajókápolnai repülőtérré.

Az osztálytársam volt Rétfalvi Árpád, aki a Miskolc- sajókápolnai vitorlázórepülés egyik agilis és aktív szereplője volt az 1943-as évtől kezdődően, majd aztán később is.

Aki repült az azzal foglalkozott, aki nem, az a repülés kiszolgálását segítette. Cipelte a gépeket, kötelet húzott, egyáltalán hasznossá igyekezett magát tenni...

1935. július 8-án a Fa- és Fémipari Szakiskola kiállításának szenzációja volt az épülő vitorlázógép, amelynek építését a diákok végezték, és ami igazán figyelemre méltó, megtakarított pénzzel is támogatták a fiatalok az építést.

A vitorlázógép megépítése is mutatja, hogy már abban az időben is rendkívül magas szinten folyt mind az elméletei, mind a gyakorlati képzés az iskolánkban...²¹⁸

Az 1943-as év is sok érdekes dolgot tartalmaz az ózdi cserkészrepülők számára. Emlékeztessen 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 megalakítani a cserkész vitorlázó repülést.

Majd kiugrottunk a bőrünkéből a hír hallatán! Nagy igyekezettel készültünk a rimaszombati cserkészekkel történő személyes találkozásra. Ekkor a felvidék egy része már visszakérült hozzánk, az anyaországhoz. 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

²¹⁷ Vitéz Pataky Tivadar okleveles gépészmérnök, akkor a miskolci gépipari középiskola igazgatója és a Bükk-Mátravidéki Aero Club műszaki vezetője.

²¹⁸ Id. Rónaföldi Zoltán: Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Állami Gépipari Középiskoláról 1942-1947.

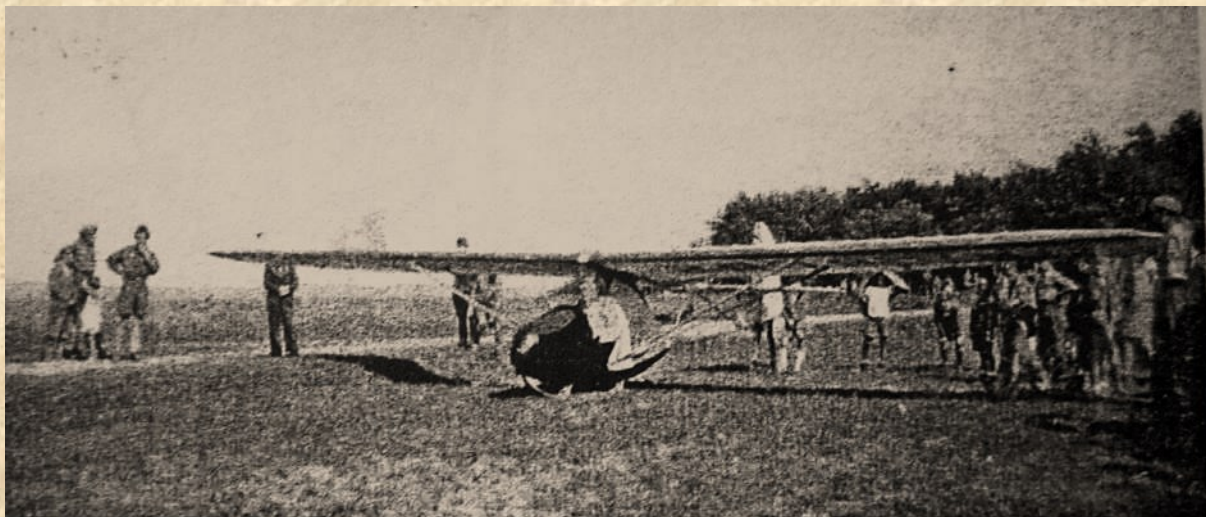
már jóval korábban, mert a motor viszonylag nagy lóereje még sok egyéb hasznos célra is alkalmassá tette.

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, ezüstsínű repülőgéppel Rimaszombat irányába. Az ezüstszürke overálos kis csapat egy része a kocsni 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 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 egyszer csak 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 – örömkönnyek 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 inaséveit...



**Az ózdi cserkészrepülőkbemutatója, Rimaszombat, 1943²¹⁹
A képen a HA-2039 jelű Vöcsök.²²⁰**

...Az ünnepélyes fogadás után rövidesen megérkeztünk célunk színhelyére a festői szépségű környezetből övezett majális parkba. Itt aztán kivettük a résziünket az igazi testvéri fogadtatásból. Csodálatos volt minden! A színes nyüzsgő kavalkád, a pompás ételek, a közös

²¹⁹ Czuczor Miklós emlékei

²²⁰ Básti József fényképe

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 csendesedett. Bizony leszállt az alkony. Előttünk még hosszú út állt, ezért ha búslakodva is, de sajnós indulnunk kellett...²²¹



Kézi csörlő, a dombra való gépvisszahúzáshoz, Sajópüspöki

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.”²²²

Az engedélyezés: 1944. április 19-én datált.

Az Országos Levéltár őrzi az 1944. 07. 5-én dátumozott „Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők alapszabályainak változásai”, ennek láttamozását.

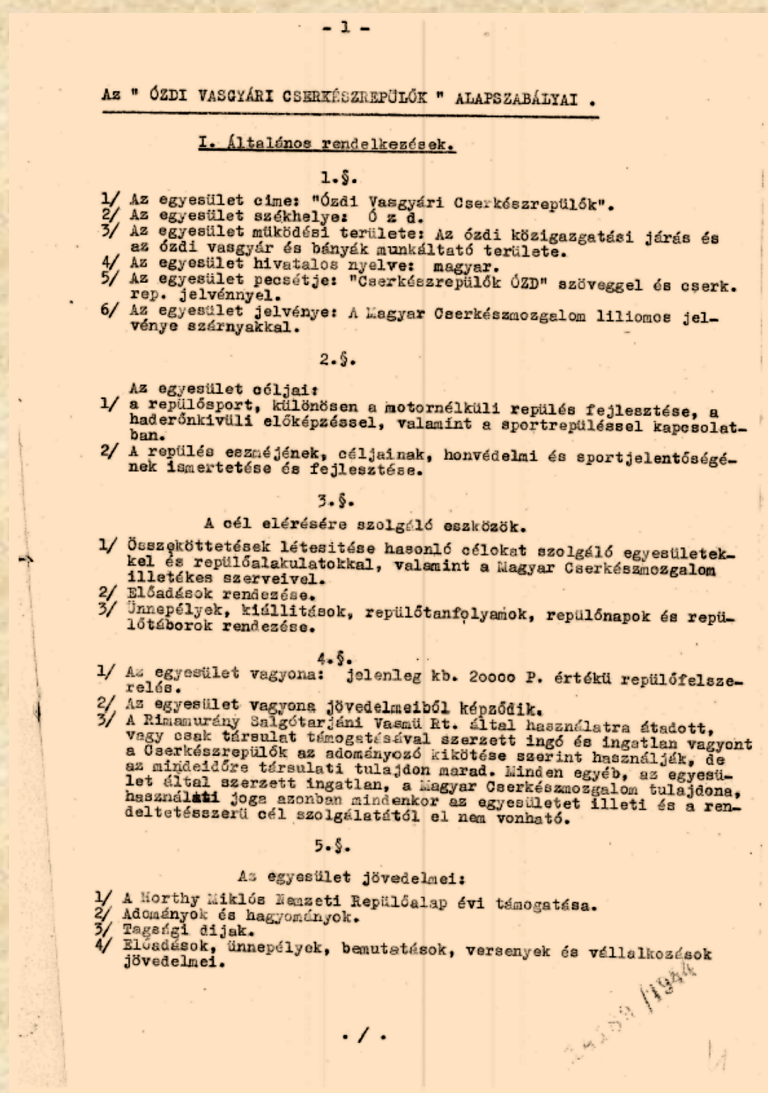
Ez az irat a függelékben teljes terjedelemben olvasható. A leglényegesebb dolgok egyike azonban, hogy az ózdi cserkészrepülők is részesedtek a HMNRA támogatásából, a fő helyi

²²¹ Czuczor Miklós visszaemlékezése a rimaszombati repülő bemutatóról. 1994. május 27.

²²² Iratok: BAZ m Lt. IV. 829.4350.-alapszabály-jegyzőkönyv.

támogató természetesen továbbra is az *RMST* maradt, sőt az irat tanúsága szerint a cserkészrepülés kiszélesítését szorgalmazta *Ózd és vonzásokörzetében*.

Biztosította a szükséges javakat is és adta a szakembereket is mind a szervezeti élet vezetéséhez, mind pedig a 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 repülőter- 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 pozíciójának újabb megerősítését. 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 magyar királyi belügyminiszter az Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők (Borsod vármegyei alapszabályait 222.117/1943. R. M. VII. b. szám alatt láttamozta.”²²³

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

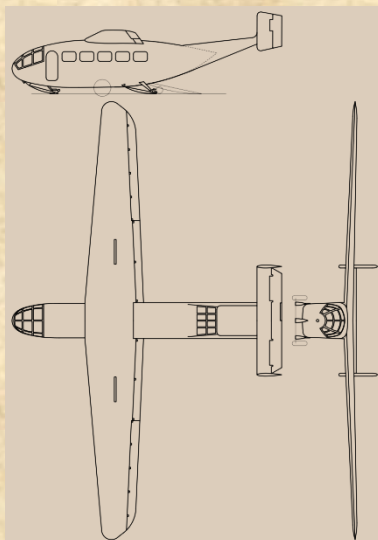
1945-ig összesen 790 gépet gyártottak és 1944-ben már közel 500 főt foglalkoztattak. *Rubik Ernő* és társa, *Mitter Lajos* munkája, valamint cégének működése példaértékű! Az, hogy ebből később a háború után semmit sem profitált az ország csakis a politikusaink ostobaságának volt betudható. *Rubik Ernő*, ha ezt nem hazánkban követi el, hanem valamelyik nyugati országban, akkor milliárdos gyáros lehetett volna a tehetsége által.

Ekkor az *Aero Ever Kft* repülőgépek mellett szállítókoszikat, mentőcsónakot, halászladikot, sílécet és egyéb más sportszereket is gyártottak. A háború alatt még hadi megrendeléseket is teljesítenie kellett, repülőgép részegységet gyártottak. Amint arról már írtam *Rubik Ernő* tervezett egy deszant vitorlázógépet is, amelynek prototípusa meg is épült!



Rubik R-21²²⁴

²²³ Budapesti Közlöny, 1944. július (78. évfolyam, 146-171. szám) 1944-07-09 / 153. szám



Rubik R-21²²⁵

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.

A következő anyagból a konkrétumok is kiderülnek.

„ A vitorlázórepülő teljesítmények mai állása,

Magyarország lendületes előretörése az utolsó négy évben

A vitorlázó repülés nemzetközi tanulmányi bizottságának legutolsó kiadott jelentése az 1943 októberi 31 -i helyzet alapján foglalkozik a vitorlázó teljesítményjelvények mai állásával. Igen érdekes az az összeállítás, mert kitűnik belőle, milyen fejlődést tettek a háború alatt és a háború ellenére a világ egyes nemzetei a vitorlázórepülés terén. Maga a lista természetesen nem lehet teljes, minthogy az angolszász és általában a tengerentúli államok a német felségterületen székelő ISTUS nyilvántartásában egyelőre nem óhajtának szerepelni. Nekünk magyaroknak pedig főleg azért érdekes ez a kimutatás, mert belőle kiderül, hogy milyen nagyszerű fejlődés volt a magyar vitorlázórepülés osztályrésze az utolsó öt évben.

Az ezüstkoszorús teljesítményjelvény, röviden az ezüst-C 1943 október 31-ig 1986 alkalommal került kiadásra. Mint ismeretes, ennek, feltételei: 1000 méteres magassági repü-

²²⁴ Borján József – Óvári Gyula: Katonai vitorlázó repülőgépek a II. világháborúban. Repüléstudományi közlemények. Repüléstudományi Konferencia 1013.

²²⁵ https://hu.wikipedia.org/wiki/Rubik_R%E2%80%9321

lés a kikapcsolási pont felett, 50 km-es távrepülés és 5 órás időtartamrepülés. Németország ezeket a feltételeket a háború alatt módosítani kényszerült, mivel az üzemanyaggal és repülőgéppel való takarékoskodás a távrepületeket lehetetlenné tette. Ezért ma a távrepülő és magassági feltétel helyett a német vitorlázó repülők három 1000 méteres magassági repülést végezhetnek, valamint az előírt időtartamrepülést. Külföldön, így nálunk is, az eredeti feltételek megmaradtak.

Az ezüstkoszorús teljesítményjelvények elismerésének állása 1939 december 31-től kezdve 1943 október 31-ig a következők: [táblázat a következő oldalon]

A Német Birodalomban a teljesítményjelvények kiadását a háború természetszerűleg csökkentette. A legtöbb háborúban igazolt ezüstkoszorús jelvény feltételeinek egyikét-másikat az illető repülő jórészt már a háború előtt teljesítette és így szabadság vagy repülőtábor alatt sikerült a jelvény megszerzése teljes feltételeinek eleget tenni a mélypontot e téren 1942-jelen-ti, amikor mindössze hét teljesítményjelvény került kiadásra. Ha ezt összehasonlítjuk azzal a ténnyel, hogy 1938. és 39. években összesen 601 ezüstkoszorús teljesítményjelvényt szereztek meg a német repülők, láthatjuk, hogy milyen óriási mértékben vette igénybe a háború a német vitorlázórepülő-társadalmat az arcvonalban és a hátország repülőképzésében egyaránt.

Érdekes megemlíteni, hogy teljesítményvitorlázásra az arcvonal mögötti, a légihaderő által felállított vitorlázórepülőtereken is nyílik alkalom, sőt az egyik ilyen vitorlázórepülőtelep 1943-ban nyolc ezüstkoszorús jelvényt szerzett, a Német Birodalom mögött Lengyelország, illetve ma a lengyel fő kormányzáság következik a sorrendben, öt év után is megőrizve a második helyét.

Ország	Állás	Adományozásra került				Állás
	1939 XII. 31	1940	1941	1942	1943	1943 X. 31
1. Amerika (USA) ..	25	—	—	—	—	25
2. Anglia	57	—	—	—	—	57
3. Brazília	1	—	—	—	—	1
4. Columbia	1	—	—	—	—	1
5. Dánia	1	—	—	—	—	1
6. Délafrikai Unió ..	5	—	—	—	—	5
7. Egyiptom	1	—	—	—	—	1
8. Észtország	2	—	—	—	—	2
9. Finnország	6	—	—	—	—	6
10. Franciaország ..	42	—	—	—	—	42
11. Görögország	1	—	—	—	—	1
12. Hollandia	4	—	—	—	—	4
13. Japán	—	—	—	—	—	1
14. India	1	1	—	—	—	2
15. Jugoszlávia	9	5	—	—	—	11
16. Lengyelország ..	190	31	—	—	—	221
17. Lettország	1	2	—	—	—	3
18. Litvánia	3	1	—	—	—	4
19. Magyarország ..	18	19	2	15	65	119
20. Németország	1282	71	76	7	32	1418
21. Olaszország	—	—	—	—	—	5
22. Protektorátus	1	—	—	—	—	1
23. Románia	4	—	—	—	—	4
24. Svédország	2	—	5	—	10	17
25. Svájc	27	3	1	1	4	36
26. Spanyolország ..	—	—	1	—	—	1

Ezüstkoszorús teljesítményjelvények 1939 december 31-től 1943 október 31-ig

A „gazdag” államok, így Anglia, Franciaország és Amerika következtek öt évvel ezelőtt a listán, mint azonban már előbb említettük, ezek teljesítményeiket a háború kitörése óta hitelesítésre nem küldötték be. Kétségtelen azonban, hogy a vitorlázórepülés fejlődése ezek-

ben az államokban sem állt meg és így a háború befejezése után ezek részéről is újabb jelvényáradatra számíthatunk.

Magyarország és Svájc képviselik a népek versengésében a kis államokat. Főleg Svájc helyzete nem könnyű ezen a téren, hiszen az ország terepei rendkívül nehezé teszik a távrepüléseket, de ugyanúgy az esetleges kényszerleszállások is ritkán végződnek simán. Egy hozzávetőleges statisztika szerint a 350 gépre tehető svájci vitorlázógépállományból, a legnagyobb gondosság ellenére is állandóan 50 gép szenved törést.

Magyarország helyzete különösen kedvező, annyira, hogy az ISTUS jelentést közlő egyik német laptársunk megjegyzi, oly nagy az ezüstkoszorús jelvények száma, hogy pusztán a számok alapján ítélve hazánkban feltétlenül békének kellene lennie. Az 1943 folyamán megszerzett 65 magyar ezüstkoszorús teljesítményjelvény több, mint amennyit a világ összes államai együttesen ebben az évben megszereztek. De több ez a 65 jelvény, mint amennyit Anglia szerzett mindmáig és ugyanannyi mint amennyi Franciaországban és Amerikában van.

Svédország, főleg az allebergi központi vitorlázótelep munkábaállítása óta, szintén rendkívüli mértékben fejlesztette vitorlázórepülését és így az ország bekerült az első tíz vitorlázó nemzet közé. Az ezüstkoszorús jelvények mai rangsorát következő táblázatunk adja;

És most lássuk az aranykoszorús teljesítményjelvényt, amelyet 1943 október 31-ig összesen 46 alkalommal adományoztak. Arany C jelvénye van a következő államoknak:

Sorszám	háború előtt	négy év háború után
1	Németország 1232	Németország 1418
2	Lengyelország 190	Lengyel főkorm. 221
3	Anglia 57	Magyarország 119
4	Franciaország 42	Anglia 57
5	Svájc 27	Franciaország 42
6	Amerika (USA) 25	Svájc 36
7	Magyarország 18	Amerika 25
8	Jugoszlávia 9	Svédország 17
9	Finnország 6	Jugoszlávia 11
10	Afrika (Unió) 5	Finnország 6
11—26	Többi országok 23	Többi országok 34

Ezüstkoszorús jelvények

Ország	Állás 1939 XII. 31	Adományozásra került				Állás 1943 X. 31
		1940	1941	1942	1943	
Németország	31	2	1	—	1	35
Amerika	3	—	—	—	—	3
Afrika	1	—	—	—	—	1
Egyiptom	1	—	—	—	—	1
Anglia	1	—	—	—	—	1
Franciaország	1	—	—	—	—	1
Jugoszlávia	—	1	—	—	—	1
Magyarország	—	—	—	—	3	3
Összesen ...	38	3	1	—	4	46

Aranykoszorús jelvények

Mint láthatjuk a háború folyamán mindössze nyolc aranykoszorús teljesítményjelvéoy került kiadásra, ez százalékosan megfelel az ezüstkoszorús jelvények kiadási számának is. Az 1943-as év egyetlen német arany C jelvényese már békében eleget tett a távrepülési követelménynek és a múlt évben a magassági feltételt teljesítette. 1943. további három aranykoszorús teljesítményjelvénye magyar vitorlázórepülők nevéhez fűződik. (Ebben a számban még nincs benne a felterjesztett Beniczky Lajos két teljesítményrepülése.)²²⁶

Szerénytelenség nélkül megállapíthatjuk, hogy már e számok alapján ítélve is a magyar vitorlázórepülés a háborús évek során többet alkotott, mint az összes többi nemzetek együttvéve, annak ellenére, hogy főleg a semleges államokban a vitorlázórepülés fejlődésének jóval kedvezőbb feltételei voltak, mint nálunk. Kétségtelen, hogy a magyar vitorlázórepülés fejlődésében óriási része volt a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak, amely támogatásával, a haderőnkívüli vitorlázókiképzés igen nagyértékű kiterjesztését tette lehetővé és ezzel a magyar ifjúság széles rétegei számára biztosított vitorlázórepülési alkalmat.

Az ISTUS jelentése azzal a reménnyel zárult, hogy még 1945 vége előtt sikerül a kétezredik ezüstkoszorús jelvényt kiadni és hogy a folyó évben adományozásra kerülhet az 50-ik arany C jelvény. Mi a magunk részéről csak annyit fűzünk hozzá ehhez, hogy, reméljük minél több magyar repülőnek nyílik alkalmá ezeket a nemzetközileg is értékesnek elismert teljesítményjehrényeket megszerezni.²²⁷

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 zivatara a repülést sem kímélte és erre az időre abba kellett hagyni ezt a sportot.

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 nagyjából 60°-os szögben becsapódott a földre!

²²⁶ A magyar aranykoszorúsok 1945-ig: 1. Tasnádi László, 2. Méray Horváth Róbert, 3. Stolte János, 4. Beniczky Lajos. (Tasnádi László 1942. 09. 02. Károlyi Gyulát, a MaeSZ elnökét tanította motoros műrepülésre az érdi repülőtér fölött, amikor Károlyi valószínűleg rosszul lett és lába beszorult az oldalkormány és a törzs közé, lezuhantak és mindketten életüket veszítették. Méray Horváth Róbertet 1945 januárban kényszermunka közben szovjet katonák Budapesten lelőtték. Beniczky Lajos az M.30 Fergeteg vitorlázógép tervezője, 1945-ben a szovjetek kényszermunkára hurcolták, ahol elhunyt. Stolte 1944-ben bevonult a Repülő Akadémiára, majd annak németországi áttelepítése után a Berlin melletti gattowi reptérre került. Innen egy Ju 52-essel Angliába akart szökni a bajtársaival a háború utolsó napjaiban. A hárommotoros gépet azonban – jelenlegi ismereteink szerint – lelőtték az angol vadászok. Stolte János 24 évesen, 1945 áprilisában tűnt el a La Manche-csatorna fölött. Sajnálatos módon ezek a fiatalok a háború utáni repülést már nem élhették meg...)

²²⁷ Magyar Szárnyak, 1944 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1944-05-15 / 10. szám

„...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...”²²⁸



Sajópüspöki, 1944. 09. 20.²²⁹

A Vöcsök előtt: Básti József, Cseke Viktor, Czuczor Miklós,
Bretán József, Juhász János.²³⁰

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.



„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....”²³¹

²²⁸ Básti József emlékei. 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?

²²⁹ Básti József fényképe

²³⁰ 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 cseh-szlovák oldalon, Abafalva község mellett – alacsonyan végzett fordulóban lecsúszik. A szárnyvég földet ér, a gép lezuhan. Halálos sérülést szenvedett.

²³¹ Básti József emlékei

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 repülő 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. Am 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 világégés 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 László²³² – Tata – volt a megbízott ellenőre. A kiképzést ő irányította és felügyelte a repülőtereket. Így Algyő is hozzá tartozott. Saját gépe volt, amivel

²³² Vitéz Hány László (Gyömöre, 1890. augusztus 11.– Kistarcsa, 1953. február 13.) repülő vezérőrnagy, az önálló magyar légierő első parancsnoka. Az első világháború során, több fegyvernemet megjárva, 1915-ben már tábori pilóta, a 4. repülőszázadhoz került, majd a 42. vadászrepülő-század parancsnoka lett. Mint vadászrepülő és századparancsnok legendás hírnévre tett szert. 1918. június 22-éig több mint 300, ellenséges terület feletti repülést hajtott végre és nyolcvan légi harcban vett részt. Ezt követően egy szerencsétlenül végződött felszállás közben súlyos sérüléseket szenvedett. Megkapta az egyik legmagasabb hadi kitüntetés, a Lipót-rend Lovagkeresztje hadiékítményes, kardos változatát. 1922-ben parancsnoksága alatt Szegeden megkezdődött a pilótaképzés, amit 1924-től kiegészített a Kenese Waldemár alezredes által irányított szombathelyi Repülőgépvezető Iskola. 1930-ban mint őrnagy légügyi felügyelő. 1938.11.01.-1940.12.24. között ezredesként az önálló magyar Honvéd Légierők első parancsnoka. 1942/44-ben a Magyar Aero Szövetség elnöke, vezérőrnagy. 1945. február 27-én feleségével, két gyermekével és Magyar Sándor óceánrepülővel Olaszországba repült (a Bari város melletti Sanvito faluban landolt), azzal az átalakított Fw-58C Weihe futárgéppel, amit a Horthy Miklós Repülő Nemzeti Alap (HMRNA) elnökeként használt. Rómából 1946-ban tért vissza Magyarországra. 1946. szeptember 25-én a Honvédelmi Minisztérium igazoló bizottsága „dicsérettel igazolta”. Azonban 1946. november 20-án a Szövetséges

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.)

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 – jelenttem: „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 találkozzunk!”

...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...”²³³

A front közeledtével Huszthy Mihály a meglévő gépparkot Vajács²³⁴ bányatelepen, egy használaton kívüli bányarészben helyezte biztonságba.

Szomorú eseménye a cserkészetnek, amikor Szálasi Ferenc, hatalomra kerülése után, névlegesen betiltja a cserkészmozgalmat, 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.²³⁵

Ellenőrző Bizottság (SZEB) elutasította utazási kérelmét Olaszországba. 1947-ben mégis kiutazott Rómába, ahonnan 1948-ban újra visszatért Magyarországra. 1949. július 16-án Katonapolitikai Osztály nyomozói letartóztatták öccsével, Hány Kálmánnal együtt koholt vádak alapján. Vádemelés és bírói ítélet nélkül a kistarcsai internálótáborba zárták, s gyógyszereinek megvonása miatt 1953. február 13-án – szívelégtelenségben – elhunyt.

²³³ Básti József emlékei

²³⁴ 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.

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.²³⁶

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*²³⁷, *Méray-Horváth Róbert*²³⁸... Akik katonák voltak súlyos igazolási eljárásokon 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 ózdiakat sem kíméli természetesen a háború. A cserkészrepülő vezetők is, mint tartalékos tisztek, katonai szolgálatot teljesítenek az ország különböző részein. A katonakötelesek pedig behíva, katonai szolgálatot, jobb esetben a gyárakban, bányákban hadimunkát...

Egy rövid emlékezés *Mohos Ferenc* élettörténetéből. Ezt teljes terjedelemben a könyv végén lehet majd olvasni.

„... Hosszú háborús szolgálat, majd hadifogság, valamint a kora, egészsége sem volt már igazi, hazatérte után. ...

A háború zivatarát ő sem kerülhette el. Nem tudom, hogyan tudta mégis a szolgálati helyeit úgy „megválogatni”, hogy kedves sporttevékenységeivel is foglalkozni tudjon. Mint tanító, „karpaszományosként” szolgált, kezdetben a saját 500-as BMW motorkerékpárjával Miskolcon – ahogyan emlegette: a Hadtestnél – futárszolgálatot látott el. Fényképe az íróasztalom fő helyén a motoron ülve, katonaruhában, tiszta és bizakodó tekintettel ábrázolja. Később az akkor elitekhez tartozó hegyivadásznak képezték ki a ma Kárpátaljához tartozó Máramarosi havasokban. Ott aztán a sítudását igencsak hasznosíthatta! A hadi cselekményekről soha sem beszélt, bezzeg a pompás síterepekről! Ma is fel tudom sorolni az általa bejárt oromokat, helyeket! Kötegyeni a megmaradt, akkori menyasszonyának, Édesanyámnak írt, nem egy esetben a helyzetről kritikus hangvételű levele. Hadnagyi rendfokozata volt a háború végére.

²³⁵ Rónaföldi Z: Légi események Bánréve légterében 1944. október. Amerikai vadászgépek alacsony támadása 1944. október 21.

²³⁶ Rónaföldi Z: Légi események Bánréve légterében 1944. október. Bánréve bombázása 1944. október 31.

²³⁷ Híres sportrepülő, majd vadászpilóta, hősi halált halt.

²³⁸ 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 lelőtték.

Az oroszok szülőfalujától néhány km-re a Dunántúlon fogták el, s vitték marhavagonban az Urálon túlra, Szibériába az Ob folyó tájékára, Omszk körzetébe. No, megérkeztünk az Anna-bálba! mondta, utalva július 26-i szibériai megérkezésükre. Soha, egyetlen szóval sem utalt vélhetően csak nekünk, gyerekeknek fogsága borzalmaira. Annál többet mesélt a mókás, tragikomikus „élményeiről”. Hogyan csináltak az Igaz szó fogolyújságból Gaz szót, hogyan rendeztek a lopni nem tudó és bátortalanoknak „tolvajiskolát”, gyűjtöttek mosott aranyat, melyet élelemre cseréltek, hogyan verte kancsukával (korbáccsal) az orosz tiszt öreganyó honfitársát, mert az szóba állt a foglyokkal, hogyan nem tudtak a magyarok saját érdekükben összefogni a japánok bezzeg összetartottak!, milyen sajnálatra méltók voltak a helyi „szabad” oroszok, stb. De azért éberren figyelték, hogy a szomszédos repülőtéren állomásozó gépekbe vajon elegendő üzemanyagot töltenek egy esetleges szökéshez.

1947 őszén érkezett haza, Ózdra, ahogyan hosszú hónapokon át ígérte a hadifogoly postai levelezőlapra nyomtatott hazug szöveg: Sztálin és Rákosi jóvoltából hazajövünk! Meghatódottság nélkül ma is nehéz kézbe venni a megmaradt, nálam lévő levelezőlapokat. Akkor három éves Márta nővérem és felesége, Édesanyánk, Opavszky Márta várta az állomáson: Nézd, ott jön, ő a te Édesapád!..”²³⁹

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. *Husztly 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.

Az ózdi cserkészrepülő egyesület, az iratok alapján feloszlott: 259.620/1945.IV.14.BM.

Básti József, mint *HMNRA* motoros repülő növendék, az algyői iskolával vonult Vátra, majd egyre nyugatabbra. A háború végén orosz hadifogságba esik, ahonnan csak 1945. szeptember 6-án ér haza, öt hónapos „táborozás” után.

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 ismételtén jóvátételt fizet az ország, körbe-körbe min-

²³⁹ Mohos Zsolt emlékei

den 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.

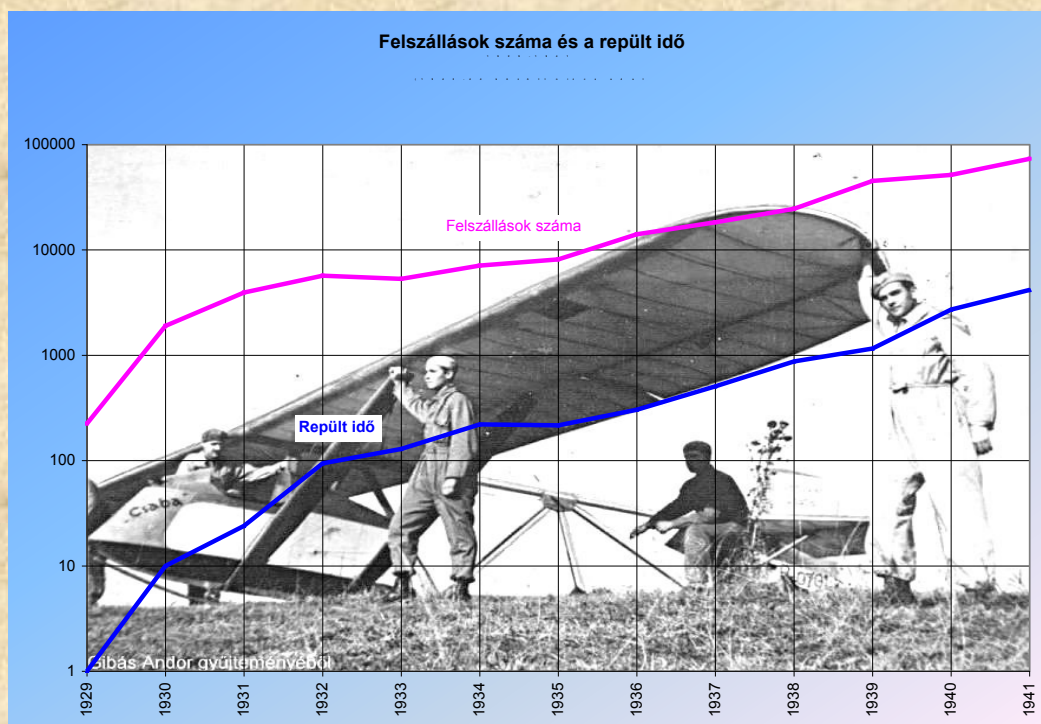
Ja és a mindent elborító, paranoiás gyanakvás, ami megmetyezi az élet minden percét! A perek, a táborok, a letartóztatások, a B-listázás, a munkaversenyek, az emberek kizsigerelése, a félelem gerjesztése, a minennapok bizonytalansága...

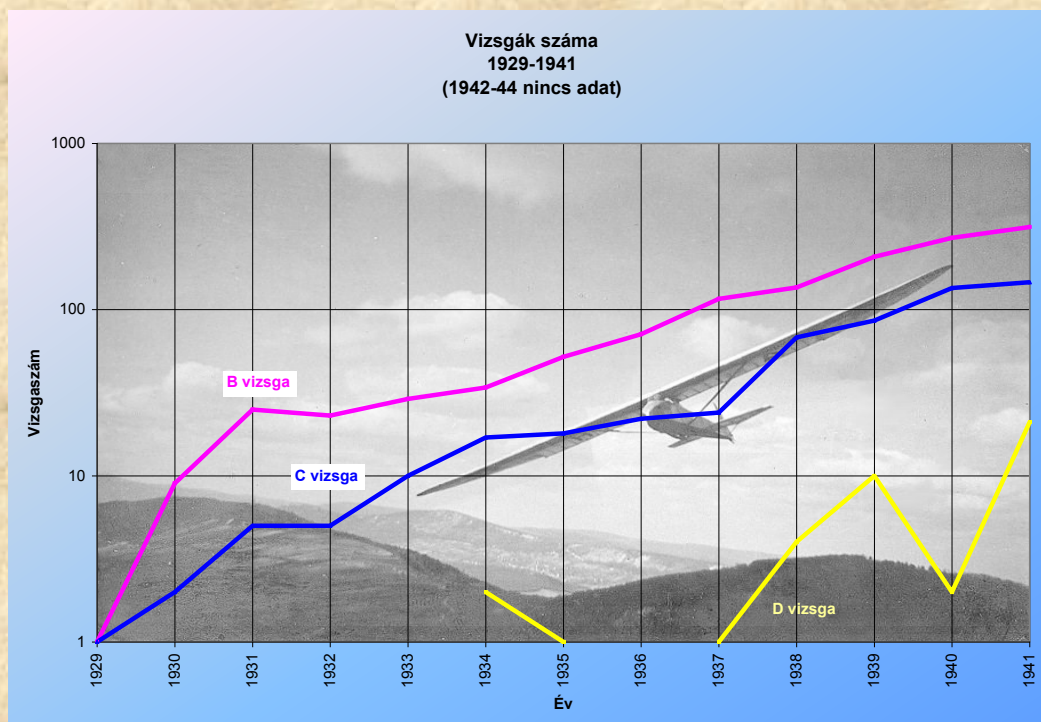
Nagyszüleink, szüleink ezt végigélték és még csak ezután következnek az 1956-ig tartó szörnyűségek.

Nehéz, nagyon nehéz idők voltak...

Aztán majd mégiscsak elindul a repülőélet is. Igaz más megközelítésben, erős 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.

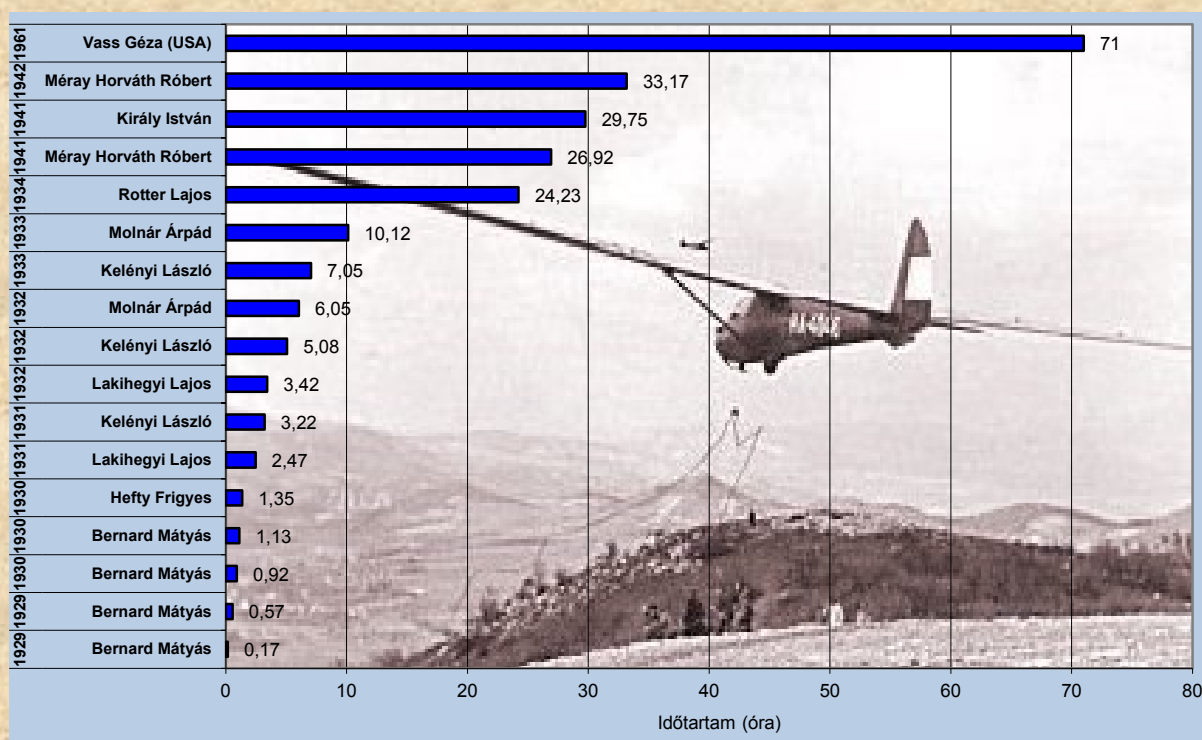
1945-ig négy aranykoszorút repültek, az első *Tasnádi Lászlóé*, a második *Mérai Horváth Róbert*, a harmadik *Stolte János* és a negyedik *Beniczky Lajos* nevéhez fűződik. *Tasnádi László* 1942-es repülő halála egy kiváló tehetségű és igen nagy reményekkel kecsegtető repülő pályafutásnak vetett véget, 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 fiatal emberek 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



„ A belügyminiszter az 529/1945- M, E. számú rendelet 6. §-a alapján feloszlatta a következő egyesületeket:

Első Bátaszéki Népkör (260.200/1945. IV/J4).

Bátaszéki Tűzharcos Szövetség (260.213/1945 IV/14).

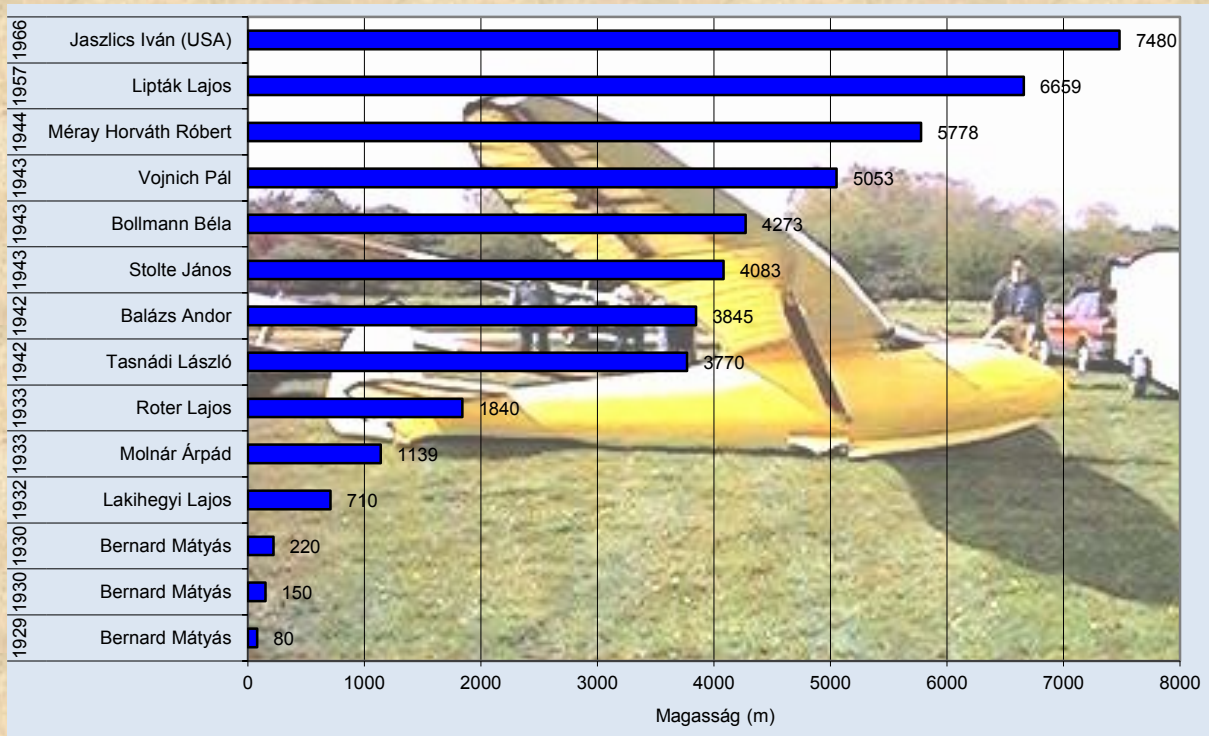
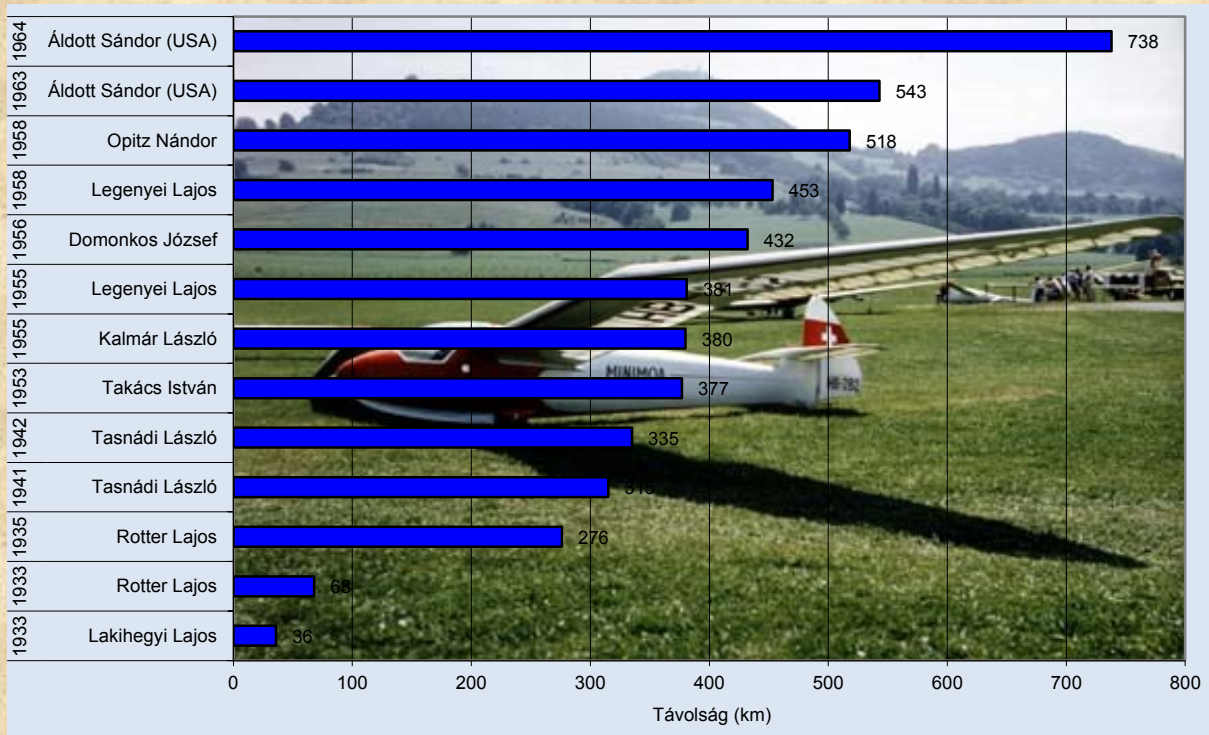
Országos Tűzharcos Szövetség Pilisi Egyesülete (250.127/1945. IV/14.)

Magyar Tűzharcos Szövetség Szombathelyi Főcsoportja (259.843/1945. IV/14.).

Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők (259.620 1945. IV/14.).

*Sarudi Római Katolikus Dalárda Egyesület (251.138/1945. IV/14.).*²⁴⁰

²⁴⁰ Rendőrségi közlöny, 1946 (2. évfolyam, 1-25. szám)1946-03-15 / 7. szám



1932 és 1945 között a következők repültek az ózdi cserkészrepülő egyesületben, akiket név szerint azonosítani is lehetett.

Ez bizony 74 azonosított név!

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
Éliás József
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
Majós Béla
Makra Pál
Marosujváry Gyula
Mauks László
Miklós László
Mohos Ferenc
Mokri Gyula
Mórász Béla
Nagy László
Nagy Mihály
Nagy Mihály László
Óvári Antal
Pallagi András
Papp Imre
Papp János
Sárszegi (Spirnyák) Mihály
Sefcsik József
Sivák Sándor
Skultéthy Gyula
Stholhoffer Béla
Stribán Jenő
Stzója János
Szekanecz Tibor
Szolya János
Szöke László
Tokaji Gyula
Tompos János
Török István
Turcsányi J.
Vámos József
Varga Tibor
Vitkó Géza

Az ózdi cserkészrepülés fejezetét a következő, nagyszerű idézettel zárjuk, amelyet az itteni repülők közül sokan meg is fogadtak és majd, már új körülmények között, de folytatják e szép sportot.

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)

Együlékes siklógép.

Tervező: Alexander Lippisch és Fritz Stamer

A Zögling, Alexander Lippisch²⁴¹, és Fritz Stamer²⁴² által, 1926-ban tervezett együlé-
ses, jellegzetesen a lejtő menti vitorlázórepülésre tervezett siklógép volt. A növendék egyedül
repülte, ezért a biztonság érdekében a kormánymozdulatoknak csak lassan engedelmeskedett.
A pilótaszargon szerint „jóindulatú” gép volt, amely „megbocsátotta” a vezető hibáit.



Zögling²⁴³

²⁴¹ 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.

²⁴² 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.

²⁴³ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

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 ²⁴⁴ , és Fritz Stamer ²⁴⁵ 1926.
Osztály:	alapkiképző gép (siklógép)
Szárnyfeszítávolság:	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 *MOVERO*²⁴⁶ hozatta be a *Schleicher Poppenhausen-től*²⁴⁷ vagy a *Kegel Flugzeugbau Kassel*²⁴⁸-től. A források itt bizonytalanok. A *Lingel Bútorgyár*²⁴⁹ 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. *Dongó*²⁵⁰ néven repült ez a változat



²⁴⁴ 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.

²⁴⁵ 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.

²⁴⁶ Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztálya. A MOVE (Magyar Országos Védegyelet) fennállásának csúcán több mint száz tagegyesületet foglalt magába, melyek főként sportegyletek, lövész társaságok, cserkészcsapatok voltak, illetve egy leventemozgalom.

²⁴⁷ 1927-ben indult repülőgépgyártó vállalkozás, melynek alapítója Alexander Schleicher. A gyár azóta is működik és termékei a híres AS gépek.

²⁴⁸ Valószínűleg Max Kegel vitorlázórepülő vállalkozása lehetett abban az időben

²⁴⁹ Lingel Károly és Fiai Bútorgyára. Ismertség és ipartörténeti szempontból egyaránt kiemelkedő gyártóhely, mindig a kort előző gépesítéssel és szakértelemmel.

²⁵⁰ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak 103.

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.

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. Zingó²⁵¹ nevet kapott az ilyen megoldású gép

Megépített gépek²⁵²:

Építő	Építés éve	Megépített gép
Lingel Bútorgyár, Budapest	1930	10
MOVERO műhely, Esztergom	1933	2
Magyar Államvasutak, Istvánéltelki 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 ²⁵³ 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

²⁵¹ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak 103.

²⁵² GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

²⁵³ Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

595. „Bethlen Gábor” fiú 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” 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 gépkeresztelőn.²⁵⁴

Az 1934-ben épített gép a „*Somsály*” építőivel együtt csatlakozott az ózdi cserkészrepülőkhöz.

Nincs kép	<p>Lajstromjel: A-0703 Farkjel: 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"</p>
-----------	--

A-0703 Zögling, „Somsály”²⁵⁵

²⁵⁴ Magyar Jövő (napilap) 1938. augusztus 9.

²⁵⁵ Avia-info. Az A-0701 és A-0702 Zöglingek listába vétele folyamatban van! (RZ)

Hol's der Teufel**(Ördög vigye)²⁵⁶****Együlékes, iskola vitorlázógép****Tervező: Alexander Lippisch és Fritz Stamer**

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*-lel, 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.



A miskolci fa- és fémipari középiskola műhelyében épült gép (Potya²⁵⁷) a sajókápolnai repülőtéren²⁵⁸

²⁵⁶ 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.

²⁵⁷ Id. Rónaföldi Zoltán: Emlékeim a miskolci Magyar Királyi Fémipari Középiskoláról. A gép, az építők tiszteletére, a Fa- és Fémipari Középiskola igazgatójának, vitéz Pataky Tivadarnak, repülő körökben használt neve után lett, „Potya”.

²⁵⁸ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

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

Megépített gépek²⁵⁹:

Építő	Építés éve	Megépített gép
MOVERO műhely, Farkashegy, Budapest	1931	1
Cserkészrepülők központi műhely, Budapest	1932	1
	1933	1
	1934	1
	1932	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



„Holci” a szentsimoni repülőtér felett²⁶⁰

²⁵⁹ GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

²⁶⁰ Básti József: Ózd-Bánréve. Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/>

**Lajstromjel: B-0701**

Farkjel:

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”²⁶¹

²⁶¹ Avia-info

Grunau Baby-IIA és II-B

Együlékes teljesítmény vitorlázógép

Tervező: Edmund Schneider

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:

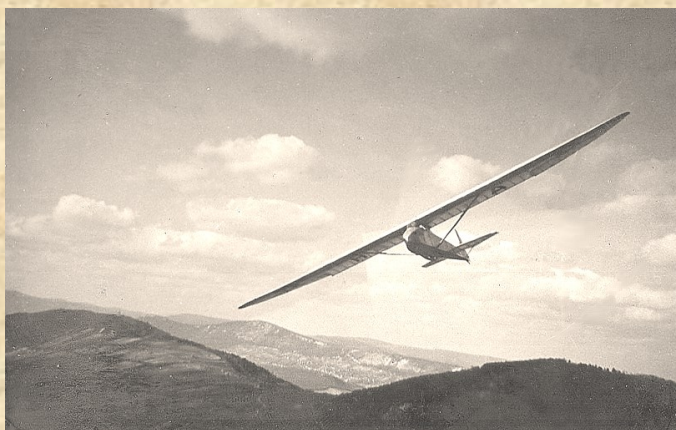
- ✓ Alacsony súlypont.
- ✓ Erős szerkezeti kapcsolatok.
- ✓ Nagyméretű felületek.
- ✓ Hatszögletű keresztmetszetű törzs, ezzel extra stabilitást biztosított.
- ✓ A törzskeresztmetszet összehúzása a szárnyak mögött, csökkenti a pilótafülke okozta turbulenciát.
- ✓ Könnyen csatlakoztatható a szárnyak és ezek egyszerű ellenőrizhetősége.
- ✓ Helyenként héjszerkezetű konstrukció, ami nagy szilárdságot ad.

A *Grunau Baby*²⁶² 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 féklappal rendelkező gép, amely később kabintetőt is kapott.

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

Az élvezetesebb rész...
Lejtővitorlázás²⁶³



1932-ben a *LÜH*²⁶⁴ megvásárolta a *Grunau Baby-IIA* gyártási engedélyét, és már 1934-re megépítettek 5 gépet a *Magyar Repülőgépjavitó Üzem*, székesfehé-

²⁶² Grunau sziléziai község az Óriás-hegységben, ma Lengyelországhoz tartozik. Híres vitorlázóterület (Jelenia Gora), ahol rendszeresen kialakuló, hullámterekben magassági repüléseket végezni.

²⁶³ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

²⁶⁴ Légügyi Hivatal

vári műhelyeiben. A vitorlázógépeket adományként kapták meg a klubok. Egy-egy *Grunau Baby-IIA* került a *MÁVAERO*²⁶⁵-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.



Grunau Baby²⁶⁶

Típusmegjelölést:	Grunau Baby-IIA és a IIB
Név:	Grunau Baby-IIA és IIB
Tervező:	Edmund Schneider ²⁶⁷
Osztály:	haladó gyakorló
Szárnyfesztávolság:	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

²⁶⁵ A Magyar Királyi Államvasutak repülőklubja Budapesten.

²⁶⁶ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

²⁶⁷ Repülőgép tervező, pilóta (1901. 06. 27 - 1968. 07. 5)

✓ 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

Teljesítményadatok:

✓ 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	

1936-ban *Wolf Hirth*²⁶⁸ részt vett a *ISTUS*²⁶⁹ kongresszuson Budapesten. A Mátyásföld repülőtéren ő repült elsőnek, csörlővel, a cserkészrepülőök 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 cserkészrepülőöknek.²⁷⁰ 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 megúszta a balesetet, de a gép teljesen összetört, selejtezni kellett.

Megépített gépek.²⁷¹

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

²⁶⁸ Repülőgép tervező, vitorlázórepülő (1900-1959), a vitorlázórepülés elméletével, gyakorlatával foglalkozott.

²⁶⁹ Internationale Studienkommission für Segelflug (a vitorlázórepülés tanulmányozására létrehozott nemzetközi bizottság) 1930-1948 között működött, hazánk is az alapító tagok között volt.

²⁷⁰ Simóné Avarosy Éva: Suhanó famadarak. 103.

²⁷¹ Sajnálatos módon ezek az adatok hiányosak. A könyvben láttuk, hogy a diósgyőriek is építettek ilyen gépet. (Jószerezsét!) GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu



A fáradtságosabb rész...
Vissza a lejtő tetejére²⁷²



Ózdon 1938-ban épült Grunau Baby, az ózdi cserkészrepülőökkel.
A kép a szentsimoni repülőtéren készült 1940-ben²⁷³

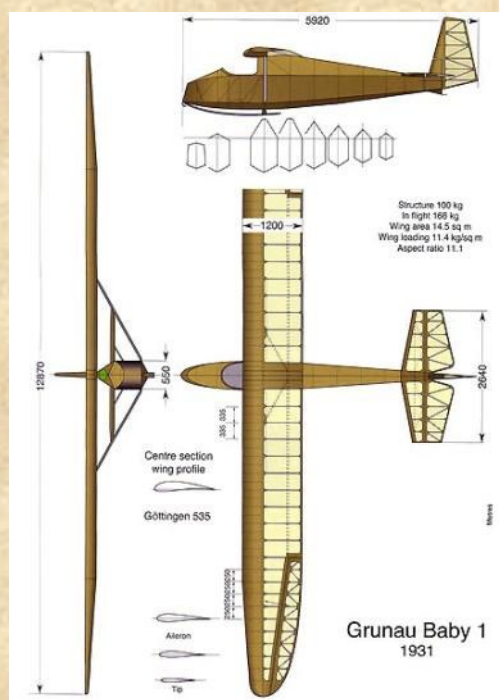
²⁷² Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

²⁷³ 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 és eredeti színezés

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 „?010” rész látható. (Ha-3010)

Nincs kép	<p>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"</p>
Nincs kép	<p>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"</p>

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.²⁷⁴

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 kívánatos, 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 *Vöcsököt* azonnal megvásárolta a *Danuvia Rt. Csermely Károly Ikarus* repülőiskolája számára, s novemberben már Gödöllőn volt. Jó híre futótűzként terjedt az egyesületek között.

²⁷⁴ A leírás Jereb Gábor: Magyar vitorlázógépek című könyve alapján készült.

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* hozzálátott előkészítéséhez. Az egyesületek részéről a *Vöcsök* iránt 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 vezetőlésű, 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 kiteríthetőségét, továbbá a csűrök kilépő élének „felhúzásával” az elcsavarást növelték.

Az *Aero Ever*nél 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



Felszállás előtt a *Vöcsök*²⁷⁵

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

²⁷⁵ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

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 alapfokú kiképzőgépként is, majd a kétkormányos kiképzésben az első, és azt követő egyedül repülések kedvelt gépe volt.

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 *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* készítette 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.

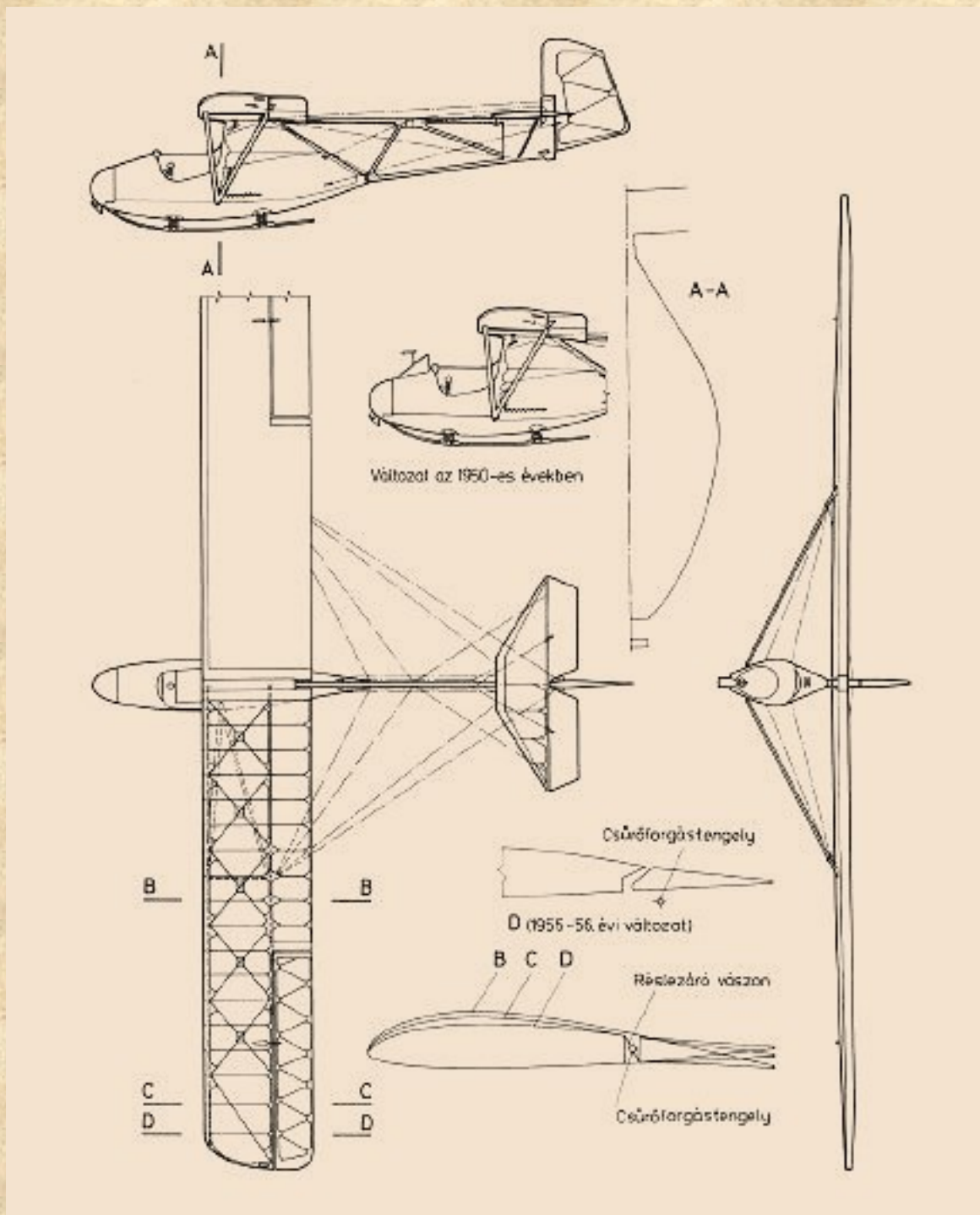
A használatból az 1960-as évek elején vonták ki végleg őket.²⁷⁶

Repül a Vöcsök²⁷⁷



²⁷⁶ Jereb Gábor: Magyar vitorlázó repülőgépek

²⁷⁷ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fv.hu>

Háromnézeti rajz²⁷⁸²⁷⁸ Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

Jellemzők		
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
Nyilazás		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
Magasságkormány-felület	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		
Összfelület	m ²	1,26
Oldalkormány-felület	m ²	0,96
Oldalkormány-	fok	30

Kitérés		
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
Keréktámró	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
Repülő tömeg	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 légiakalmassági 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} csórléssel	km/h	70
Szellőkés	$v_{\max}/w_{\text{szél}}$	80±10
Felhőrepülési engedély		nem

Műrepülési engedély		nem
Dugóhúzó engedély		nem
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	<p>Lajstromjel: HA-2039</p> <p>Farokjel:</p> <p>Hol található most?</p> <p>Gyártó: Rubik</p> <p>Típus: Rubik R-07</p> <p>Altípus: Rubik R-07b Vöcsök</p> <p>Gyári szám: ismeretlen</p> <p>Típusrajz: Nincs</p> <p>Fajta: Vitorlázógép</p> <p>Hazai/Külföldi: Hazai</p> <p>Üzemeltetés jellege: Polgári</p> <p>Üzemeltetés kezdete:</p> <p>Üzemeltetés vége:</p> <p>Megszűnés oka:</p> <p>Felvéve/módosítva: 2007. 11. 06.</p> <p>Előző jelzések:</p> <p>Következő jelzések:</p> <p>Megjegyzés:</p>
-----------	---

HA-2039 Vöcsök²⁷⁹²⁷⁹ Avia-info

Tücsök

(R – 07a)

Együléses, alapfokú, kiképző vitorlázógép.

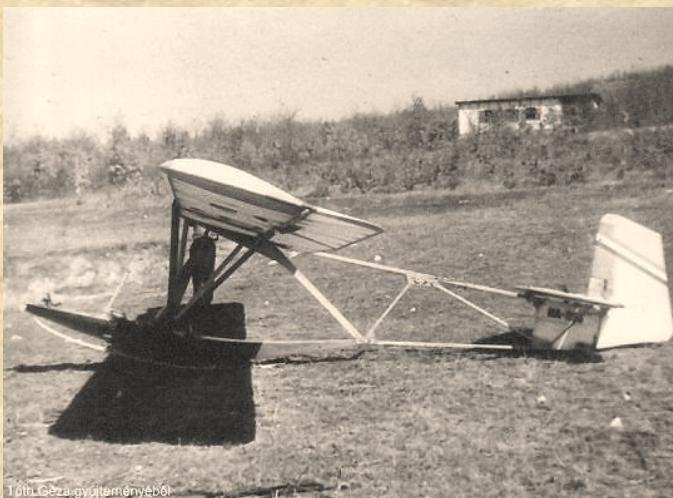
Tervező: Rubik Ernő. Gyártó: Aero Ever Kft., Esztergom.

Szinte a *Vöcsök* prototípusának elkészültével egyidejűleg felmerült a gondolat, hogy szerkezetének csekély módosításával, teljesítményeinek csökkentése révén a *Zögling* leváltására alkalmas, nyitott vezetőlésű, alapfokú kiképzőgépet is kialakítsanak. A sorozat előkészítéskor ez a szempont is érvényesült, s a végleges típusjel *R-07a Tücsök* (alapfokú kiképzőgép), ül. *R-07b Vöcsök* (gyakorló iskolagép) lett.²⁸⁰

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 kétkedve 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.

Tücsök²⁸¹
(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.

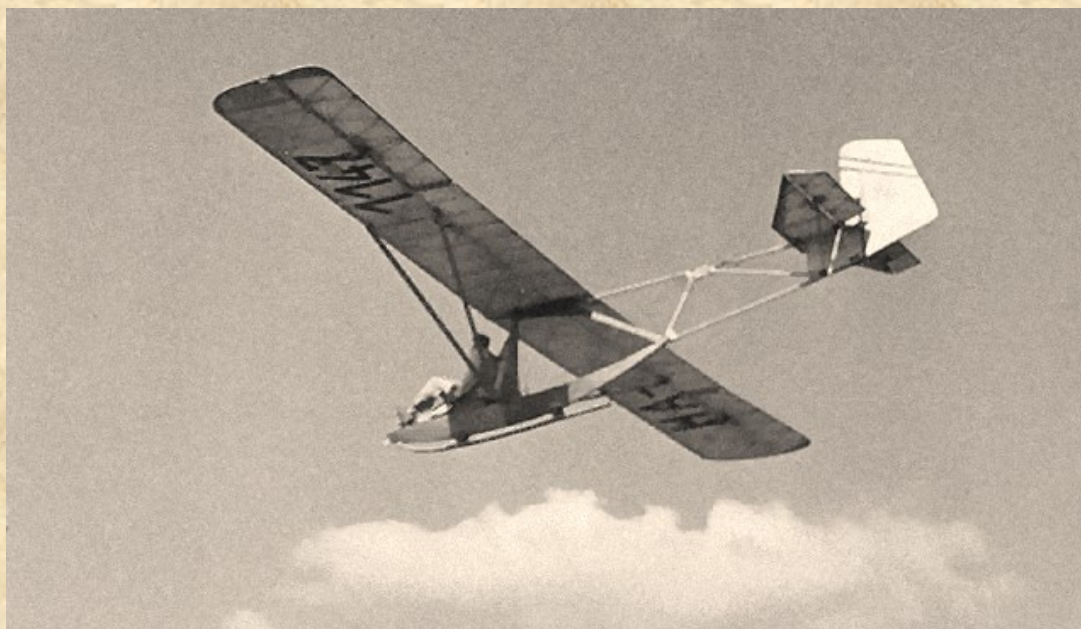
²⁸⁰ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült.

²⁸¹ Tóth Géza gyűjteménye <http://www.freeweb.hu>

**Tücsök
(HA-1062)²⁸²**

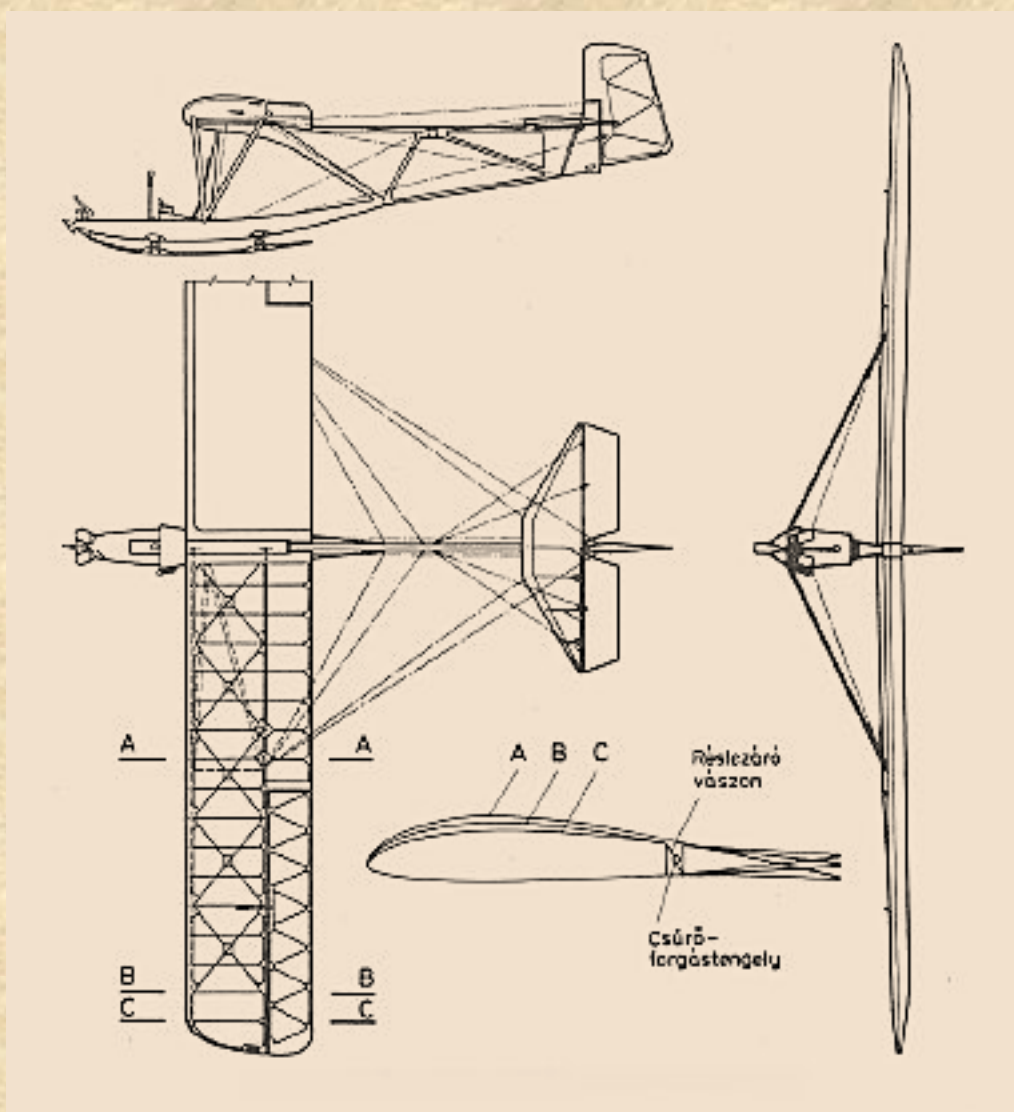
Síkbeli rácsos szerkezetű törzse a vezetőülés környezetében is teljesen nyitott, hogy az iskolarepüléseknél gyakori vezetőváltáskor a ki- és a beszállás könnyebb legyen. Az iskolarepülések rövid tartama miatt nem kellett a légáramlattól óvni a vezetőt, és siklőszáma, valamint merülő sebessége még így 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 cserélhetőek 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**

²⁸² Winkler gyűjtemény <http://www.freeweb.hu>

Tücsök start lejtőn²⁸³

Tücsök háromnézeti rajza

²⁸³ <http://gliders-vega.fw.hu> A gépben vitéz Nagybányai Horthy Istvánné, Gyulai Edelsheim Ilona. A gépet indítja Szilas (Steff)Tibor oktató, Hármashatárhegy

Jellemzők		
Szárny		
Terjedtség	m	10,40
Felület	m ²	13,30
Oldalviszony		8,13
Húrhossz töben	m	1,30
Húrhossz végen	m	1,30
Trapézviszony		-
KAH	m	-
Szelvény töben		GÖ533
középen		GÖ533
végen	%	11
V állás		2
Nyílazás		0
Elcsavarás		aerod.

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
Magasságkormányfelület	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

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
Repülőtömeg	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 légiakalmassági előírás		
Előírás/Kiadás		BVS/1936
Kategória		1
Légiakalmassági határértékek		
Megengedett legnagyobb sebesség		100
v_{max} féklappal	km/h	-
v_{max} vontatással	km/h	-
v_{max} csörléssel	km/h	70
Szellökés	$v_{max}/w_{szél}$	80±10
Felhőrepülési engedély		nem
Műrepülési engedély		nem
Dugóhúzó engedély		nem

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	<p>Lajstromjel: HA-1072</p> <p>Farokjel:</p> <p>Hol található most?</p> <p>Gyártó: Rubik</p> <p>Típus: Rubik R-07</p> <p>Altípus: Rubik R-07a Tücsök</p> <p>Gyári szám: ismeretlen</p> <p>Tipusrajz: Nincs</p> <p>Fajta: Vitorlázógép</p> <p>Hazai/Külföldi: Hazai</p> <p>Üzemeltetés jellege: Polgári</p> <p>Üzemeltetés kezdete:</p> <p>Üzemeltetés vége:</p> <p>Megszűnés oka:</p> <p>Felvéve/módosítva: 2007. 11. 06.</p> <p>Előző jelzések:</p> <p>Következő jelzések:</p> <p>Megjegyzés:</p>
-----------	---

HA – 1072 Tücsök²⁸⁴

Nincs kép	<p>Lajstromjel: HA-1073</p> <p>Farokjel:</p> <p>Hol található most?</p> <p>Gyártó: Rubik</p> <p>Típus: Rubik R-07</p> <p>Altípus: Rubik R-07a Tücsök</p> <p>Gyári szám: ismeretlen</p> <p>Tipusrajz: Nincs</p> <p>Fajta: Vitorlázógép</p> <p>Hazai/Külföldi: Hazai</p> <p>Üzemeltetés jellege: Polgári</p> <p>Üzemeltetés kezdete:</p> <p>Üzemeltetés vége:</p> <p>Megszűnés oka:</p> <p>Felvéve/módosítva: 2007. 11. 06.</p> <p>Előző jelzések:</p> <p>Következő jelzések:</p> <p>Megjegyzés:</p>
-----------	---

HA-1073 Tücsök²⁸⁵

²⁸⁴ Avia-info

²⁸⁵ 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.²⁸⁶

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 *Wolféhoz* 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
1939-43²⁸⁷



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 „08c” változathoz mintegy 70 db készült.²⁸⁸

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 gépe-

²⁸⁶ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült.

²⁸⁷ Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

²⁸⁸ A ózd-bánrévei „c” Pilisek valamelyikének törzsét és szárnyait az 1950-es évek végén még láttam a bánrévei hangár tetőszerkezetét tartó rácsos szerkezeten, darabokban tárolva. (RZ)

ken cserélhető (szélvédős és zárt) a kabintető. *B-2*. Egy darabból húzott, plexiborítású, zárt vezetőfülke-tető. A szárnyvégen acélcsőből készült támaszcúszó, a törzs orrcúszója habgumi rugózású. Fékezhető futókerék.

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* típusúval való megrendezése is lehetővé vált.

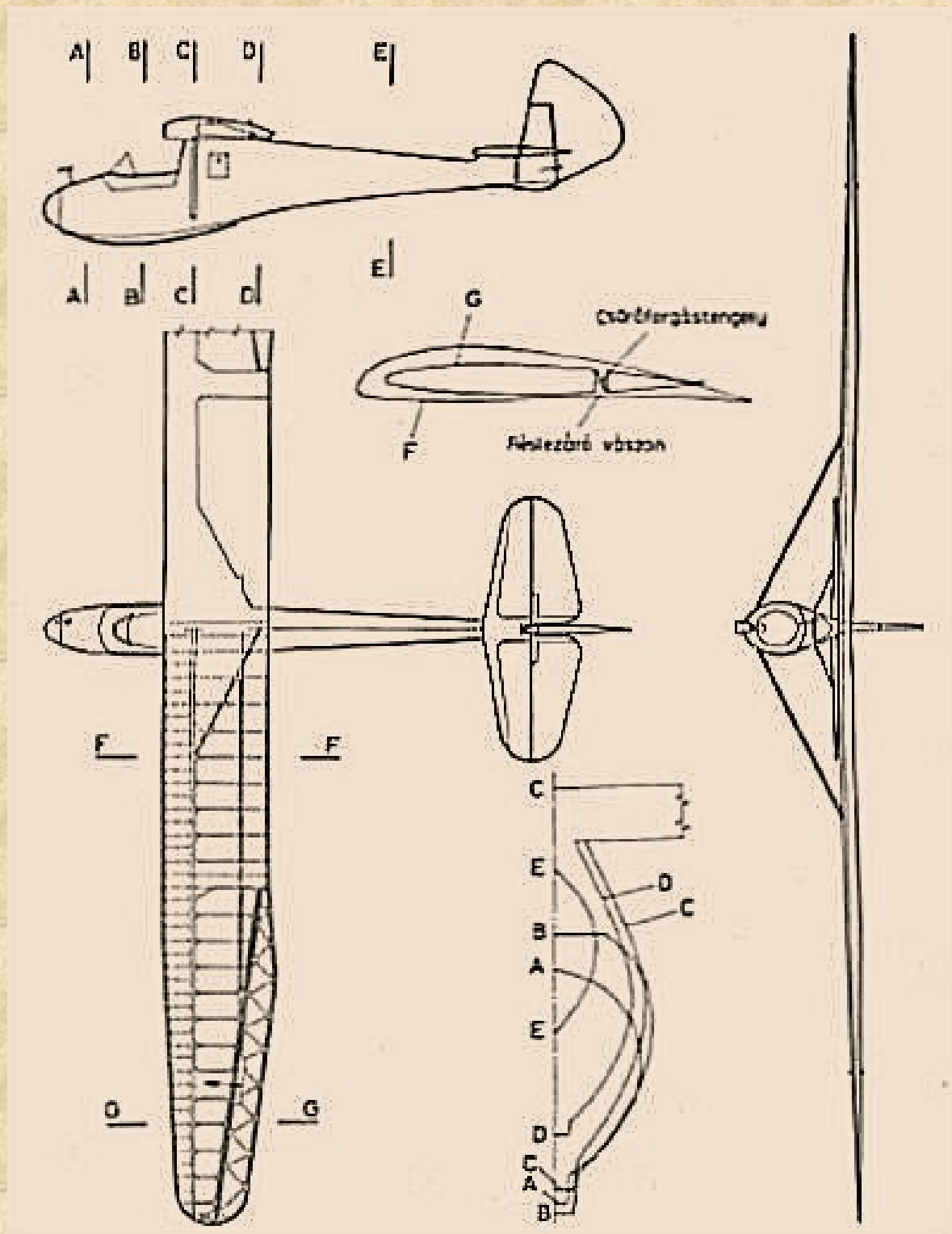
Fontosabb repülési eredmények. Az első távrepülés: 1940. május 13. (*R-08c*, 74 km, *Hédi S.*)- 1942: 3004 m (*Csinos J.*) és 3333 m (*Strucky L.*). 1943: 294 km (*Ozsdolay Gy.*). 1947: 3600 m (*Hepper A.*). 1950: 350 km (*Tariska F.*).



C –

C-Pilis²⁸⁹

²⁸⁹ Gliders in Hungary <http://gliders-fega.fw.hu>

C- Pilis háromnézeti rajz²⁹⁰

²⁹⁰ Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek

Jellemzők (D-Pilis)		
Szárnny		
Terjedtség	m	13,60
Felület	m ²	15,70
Oldalviszony		11,78
Húrhossz töben	m	1,20
Húrhossz végen	m	0,75
Trapézviszony		0,625
KAH	m	-
Szelvény töben		Gö533
középen		W339
végen		W239
V állás		1,5
Nyilazás		0
Elcsavarás		aered. és 3°

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
Magasságikormány-felület	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

Függőleges farokfelület		
Összfelület	m ²	1,18
Oldalkormány-felület	m ²	0,93
Oldalkormány-kitérés	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	-

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		
Szárnny	kg	88
Törzs	kg	-
Farokfelület	kg	7
Üres gép	kg	153
Felzárásra készen	kg	163
Ballaszt	kg	-
Hasznos teher	kg	87
Repülő tömeg	kg	250
Felületi terhelés	kg/m ²	15,90

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 légialkalmassági	vett elő-	

írás		
Előírás/Kiadás		BVS/1939
Kategória		2
Légialkalmassági határértékek		
Megengedett legnagyobb sebesség	km/h	170
v_{\max} féklappal	km/h	170
v_{\max} vontatással	km/h	100
v_{\max} csőrléssel	km/h	75
Szélőkés	$v_{\max}/w_{\text{szél}}$	100±10
Felhőrepülési engedély		igen

Műrepülési engedély		igen
Dugóhúzó engedély		igen

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	<p>Lajstromjel: HA-3040</p> <p>Farokjel:</p> <p>Hol található most?</p> <p>Gyártó: Rubik</p> <p>Típus: Rubik R-08 Pilis</p> <p>Altípus: Rubik R-08c Pilis</p> <p>Gyári szám: ismeretlen</p> <p>Típusrajz: Nincs</p> <p>Fajta: Vitorlázógép</p> <p>Hazai/Külföldi: Hazai</p> <p>Üzemeltetés jellege: Polgári</p> <p>Üzemeltetés kezdete: 1941</p> <p>Üzemeltetés vége:</p> <p>Megszűnés oka:</p> <p>Felvéve/módosítva: 2007. 10. 22.</p> <p>Előző jelzések:</p> <p>Következő jelzések:</p> <p>Megjegyzés:</p>
-----------	---

HA – 3040 C-Pilis

**Az ózdi cserkészrepülésben használt,
és 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
kronológiája**

*„Emberi törvényt kibírni mindent
S menni mindig tovább,
Még akkor is ha nem élnek már benned
Remények és csodák.”²⁹¹*

Időpont	Hely	Esemény	Nevek, intézmények	Egyéb
1902. 05 17.	Ózd	MAC „Turul” léggömb leszállása Ózdon	ifj. Tolnay Lajos	Sok repülés
1920-as évek	Országos	Vitorlázórepülő kísérletek	Hosszú István, Szűcs István, Rotter Lajos	Egyedi esetek
1929	Budapest	A magyar vitorlázórepülés elindulása	Petróczy István, Bernárd Mátyás, MOVE	Szűkös lehetőségek, de végre elmozdulás
1929	Kaposvár, Gyöngyös, Budapest	Repülőklubok	SACERO, MOVERO, MÁVAERO	Nagy a lelkesedés
1929	Budapest, Mogyoród, Budaörs	MOVERO	Az első vitorlázórepülő tanfolyamok	Megvalósult, az első júliusban, a második szeptemberben
1930	Budapest, Budaörs	MOVERO Budapest, MOVERO, Gyöngyös, SACERO, MÁVAERO	Első vitorlázórepülő verseny	09.20.-30. között, nagy érdeklődés mellett és szép eredményekkel
1930	Budapest	Lingel Bútorgyár	Az első 10 hazai Zögling építése	Lingel János
1931	Budaörs	A cserkészrepülés elindul	Zsembery Gyula, Rotter Lajos, Hefty Frigyes, Magyar Cserkészszövetség	A Wickhardt-féle hajóépítő műhelyben egy Zöglinget építenek. Kevés gép, kis létszám, de működik
1931	Ózd	Az első gépépítési kísérlet	Kun Kálmán Miklós László, Tokaji Gyula	A típus ismeretlen, a gép repülésképtelen
1931	Ózd	Az RMST igazgatója terveket, rajzokat rendel Németországból	Faragó F. Gyula igazgató	Zögling
1931	Miskolc	Bükk-Mátravidéki Aero Club megalakulás	Borsod vármegye és Miskolc vezetése, cserkészek, iskolák	Célja: Borsod – Gömör, Zemplén – Abaúj, és Heves vármegyék területén „reprezentálja a magyar aviatikát”.
1931	Miskolc	A diósgyőri cserkészrepülés indulása	Miskolc környéki alkalmi repülőterek, sajkókápolnai próbál-	Ehhez majd más csapatok is csatlakoznak.

²⁹¹ Ernest Hemingway

			kozások, gépépítés	
1932. 06. 13.	Eger	Repülőnap	Hefty Frigyes, Janka Zoltán, Hardi Árpád...	MOVE Gyöngyös
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-Budapest	Oktató kiképzetése Budapesten	Mórász Béla műszaki tisztviselő	„B” vizsgás oktató lesz
1932 tavasz	Ózd	Az új gépekkel elkezdődik a cserkészrepülés Ózdon a Szenna-völgyben	Mórász Béla oktató	Mohos Ferenc repülési naplója
1932. 06.29.	Ózd	Folyik az új gépekkel a cserkészrepülés, kiképzés még a gépavató repülőnap előtt. Hefty Frigyes vizsgáztat.	Hefty Frigyes, Mohos Ferenc...	Mohos Ferenc repülési naplója. Kilenc „A” vizsga született.
1932. 08 07.	Ózd	Repülőnap Ózdon. Zögling gépek névadása és bemutató repülései a Szenna völgyben	Magyar Aero Szövetség, Bernard Mátyás, vitéz Hefty Frigyes...	A-0701 „Szikra”, A-0702 „Meteor”
1932. 08	Ózd	Folynak repülések a Szenna-völgyben	Mórász Béla oktató, Makra Pál és Mohos Ferenc „B” vizsgások	Tíz „A” és két „B” vizsga. Az egyik „B” vizsgás Mohos Ferenc.
1932. 09.18.	Miskolc	Repülőnap a miskolci repülőtéren	Kovács Endre	„Giustizia per l'Ungheria” gép repülése („Igazságot Magyarországnak!”)
1933. 03.10.	Ózd-Budapest	Ózdi Cserkészrepülő Egyesület hivatalos bejegyzése. „248. sz. RMST „Vas” cserkészcsapat motornélküli repülőosztálya, Ózd	Magyar Aero Szövetség	A szövetségbe való felvételét kérte, mint tagegyesület
1933. 03.30.	Ózd	Vizsgák a Szenna völgyben	Mórász Béla oktató	Nyolc „A” vizsga
1933	Gödöllő	Jamboree	Jamboree repülőtábor	Az ózdi cserkészrepülők is ott voltak, mint látogatók
1933. 06.28.	Miskolc	Repülőnap és előadás	Bánhidya Antal	Gerle-13 útjának ismertetése és a gép bemutató repülései
1933.06.	Somsály	Sikertelen gépépítés, majd egy sikeresen megépített Zögling és csatlakozás az ózdiakhoz	Éles Jenő, Sefcsik József	Ez lesz a Zögling A-0703 „Somsály”.
1934. 07.24.	Miskolc-Ózd	Bükk-Mátravidéki Aero Club	Az ózdi cserkészrepülők pénzügyi támogatása	300.- P támogatás. Későbbi támogatásokat is kilátásba helyeztek
1934	Szentsimon-	Repülőtér kialakítás és fa-	RMST, 248.	Ez az ország 3.

	Szilalja	hangár építés	„Vas” cserkészcsapat	cserkészrepülőtere és a második hangár! 1934-1943 között működött a repülőtér.
1934	Ózd	Hol's der Teufel gép építése az RMST-ben	Faragó F. Gyula igazgató, Németh József asztalosmester, Nyulász Jenő, Jeszenák László segítők. Rubik Ernő felügyeli a gépépítéseket a MAeSZ megbízásából.	B-0701, „Csaba” Az RMST most is mindent ingyenes, támogatásként biztosított, csak a munkát várta el a fiataloktól!
1934	Szentsimon	Repülés, kiképzés	Mórász Béla, Mohos Ferenc repülésvezető, oktatók	„A” vizsga 13 db, „B” vizsga 4 db Gépállomány 3 db Zögling és 1 db Hol's der Teufel.
1934	Szentsimon	Repülőtábor	Mórász Béla, Mohos Ferenc repülésvezető, oktatók	14 fővel
1934. 10.21.	Sajókápolna	A cserkészrepülőtér és a hangárvató repülónapja	Rotter Lajos, Bánhidyi Antal, Hardi Árpád...	Az évek óta tartó jó repülőtér problémája nyugvóponttra jutott
1935	Szentsimon	Repülés, kiképzés	Mórász Béla, Mohos Ferenc repülésvezető, oktatók	„A” vizsga 13 db, „B” vizsga 4 db
1936. 04.05-10.	Gödöllő	Icarus Iskola	Mohos Ferenc, Hayer László. Stef Tibor, Hefty Frigyes, Csermely Károly a kiképzők.	Csőrlővontatásos kiképzés (autóvontatás is), Zögling A-0405.
1936	Szentsimon	Repülés, kiképzés	Mórász Béla, Mohos Ferenc repülésvezető, oktatók	A gépállomány ekkor: 3 db Zögling és 1 db Hol's der Teufel. „A” vizsga 6 db, „B” vizsga 4 db
1937	Ózd	Grunau Baby IIa. gép építésének kezdése az RMST-ben	Faragó F. Gyula igazgató, Makra Pál, Németh József asztalosmester, Nyulász Jenő, Jeszenák László.	Az RMST mindent 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. Szép sikerek a helyi, de az országos versenyeken is.

1938	Ózd	Grunau Baby IIa. gép befejezése	Faragó F. Gyula igazgató, Németh József asztalosmester	1938-ban C-0701, „Ózd”. 1939-től átlajstromozták, HA-3010.
1938. 04.24	Budaörs	Cserkész díszszemle és repülő bemutató	RMST 248. „Vas” cserkészrepülők	Ózdról az A-0703, „Somsály” gép volt ott. Az ózdi cserkészrepülők, de a többi cserkészcsapat is rajokkal képviseltette magát.
1938. 05.01.	Szentsimon	Repülőbaleset	Mohos Ferenc oktató, Zögling A-0703	Az A-0703 Zögling, valószínűleg rosszul összerakva a 24-i budaörsi bemutató után, 1,5 dugóhúzó után, szárnyvéggel ér talajt. Géptörés, személyi sérülés
1938. 05.01.	Szentsimon	Siklógép üzemben	A-0702, Zögling	A jelzett napon üzemben volt.
1938	Lengyelország	Cserkészrepülő tábor	Miklós László	Az Ózd-bánrévei repülés egyik emblemikus személye
1938. 06.	Ózd - Szentsimon	Mohos Ferenc	06.12. a folyamatos repülések bejegyzéseinek a vége	Repülési napló, 77. repülés.
1938. 06.05.	Szentsimon	Gyakorló vitorlázógép üzemben	B-0701, Hol's der Teufel	A jelzett napon repült.
1938. 06.12.	Szentsimon	Siklógép üzemben	A-0701, Zögling	A jelzett napon repült.
1938	Hármashatárhegy	„C” vizsga	Miklós László	144. sorszám
1938	Szentsimon	Időrekord	Miklós László	A C-0701, Grunau Baby IIa géppel ezen a repülőtéren 23 percet repült.
1938	Ózd	Repülő orvosi alkalmassági vizsgálatok az ózdi kórházban	Dr Széll Endre gégeész főorvos	Ózd, régi kórház
1938	Ózd	Repülések a Kőalja tetőről	„Vas” cserkészcsapat	Túlságosan meredek a hegy, nehéz a gépek felvitele.
1938	Ózd	Repülőbaleset	Éliás József növendék	Valamelyik Zögling. Nem kötötte be magát és indulás után megijedt. A gépről néhány méter magasról „leugrott”, megsérült, a gép is törött.
1938	Ózd	Elméleti oktatások a növendék-	Mohos Ferenc,	Cserkészotthon. Az

		keknek	Marosujváry Gyula, Óvári Antal	emlékezők 70-80 főre teszik a létszá- mot.
1938 nyár és kora ősz	Esztergom	Két cserkészrepülő tábor	Strázsa hegy	Ózdi repülőcserké- szek is ott vannak.
1938	Országos	Az oktatói karra vonatkozó képzési, jogosítási rendelet	Légügyi Hivatal	Kun Kálmán nevét találjuk. Először segédoktató, majd oktató
1938	Országos	Szabályozzák az „A”, „B”, „B- II” és „C” vizsgák követelmé- nyeit	Légügyi Hivatal	A szabályzat mind a lejtőmenti, mind a síkvídedi módsze- rekre kitér.
1938 október	Budapest	Műegyetemi Sportrepülő Egye- sület	Pályázat hazai terve- zésű vitorlázógépekre	Cél: kiváltani a külföldi gépeket.
1939	Országos	Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap (HMNRA) létrejötte	Országgyűlés	A hazai repülésre óriási hatással bíró, komoly, addig soha- sem látott mértékű anyagi támogatási lehetőséget adó szervezet.
1939	Ózd	HMNRA juttatás, vagy RMST gépvásárlás	Rubik R-07a, Tücsök	HA-1072, HA-1073
1939. 02.25.	Szentsimon	Mohos Ferenc	Repülés Tücsökkel	78. repülés, siklás, nyugati szél, 4-5 m/másodperc, 1 perc 1 mp.
1939	Ózd	Gépek átlajstromozása	Grunau Baby IIa.	C-0701 → HA-3010
1939 június	Budapest Ózd	Oktatók, segédoktatók, csörlő- kezelő oktatók jogosítása	Kun Kálmán	Csak Kun Kálmán segédoktató nevével találkozunk, lejtővi- torlázásra van képe- sítve, a. és b. foko- zat
1939 július	Esztergom	Cserkészrepülő tábor	Strázsa hegy	Ózdi repülőcserké- szek is!
1939	Lengyelország Tegoborze	Repülőtábor	Miklós László, Vá- mos József	Eredményes kikép- zés
1939	Lengyelország Tegoborze	„C” vizsga	Vámos József	Később a BAZ. megyei repülőmo- dellezés egyik veze- tője
1939	Lengyelország Tegoborze	Időtartam repülés: 4 ¹⁵	Miklós László	Később ő lesz az oktató, majd évtize- deken át az ózdi repülés emblemati- kus alakja.
1939	Ózd	Az Aero Szövetség elnökének látogatása	Hefty Frigyes	Repült is egyet a cserkészek nagy

				öröme.
1939. 09. 4-14.	Háromhatárhegy	Oktatóképző tanfolyam	Ózdiak is	Kun Kálmán (nem felelt meg, továbbképzésre utalták), Miklós László Huszthy Mihály
1939	Ózd	HMNRA támogatások	Rendes és rendkívüli támogatás	Rendes támogatás: 2753.- P Rendkívüli: 300.- P
1940	Szentsimon	Itt is és Sajókápolnán is repül	Huszthy Mihály	A soproni, a sajókápolnai, majd az Ózd-bánrévei repülés egyik emblematikus személye, oktató
1940. 04.17.	Szentsimon	Ózdi oktatók	Marosujváry Gyula, mint oktató, repülést vezet	Básti József első repülése
1940	Ózd	HMNRA és adománygyűjtések	Ózd Finomhengermű, Ózd Iparoskör...	Pénzügyi támogatás a cserkészrepülőknek
1940 nyara	Esztergom	Felhívás központi cserkészrepülő táborozásra	Ózdiak részvétele is	
1940 06.15.	Budapest - Ózd	Magyar Aero Szövetség kiképzési keretébe tartozó egyesületek	Jelentkezési feltételek a haderőnkívüli motoros repülő kiképzésre.	
1940	Háromhatárhegy	Kiképzés HMNRA, vitorlázó	Huszthy Mihály	Itt még sajókápolnai „színekben”.
1940	Háromhatárhegy	Kiképzés HMNRA, vitorlázó	Miklós László	Oktatói képzés
1940	Ózd	A cserkészrepülő egyesület vezetősége	Óvári Antal mérnök a vezető, Marosujvári Gyula mérnök, a helyettes és egyben oktatók is.	1942-ig
1940 október	Ózd	248. „Vas” cserkészrepülők	Októberi jelentés	6 felszállás, repült idő 3 perc 55 másodperc
1940 december	Ózd	Repülési szünet	Decemberi jelentés	
1941. 03.	Ózd	248. RMST. Cserkészrepülők	Jelentés	Felszállások száma: 84. – Repült idő összesen: 20 perc 43 mp
1941. 05.	Ózd	248. RMST. Vas Cserkészrepülők	Jelentés	Taglétszám: 24 fő
1941 nyara	Országos	Az Ifjúság Honvédelmi Nevelésének és a Testnevelésnek új országos szervezete alakul	IHNETOV, Bélydy Alajos vezérezredes	Erős hatás a cserkészrepülésre, ezután már leventerepülés és kiképzés is.

1941. 07.	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők	Jelentés	Felszállások száma: 120. Repült idő összesen: 1 ó 11 p 50 mp
1941	Ózd	Levente ejtőernyős kör meg- alakulása?	?	Utalásokat találtunk, bizonyítékokat még nem!
1941. 08.	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők	Jelentés	Felszállások száma: 136. – Repült idő összesen: 1 ó 2 p 5 mp.
1941	Ózd	Az ózdi cserkészrepülők a „kiképző keret nélküli” egyesü- letek közé kaptak besorolást	Nincs tehát leventere- pülő keret.	Tisztán sportrepülő egyesület maradt.
1941	Ózd	Országos HMNRA tábor	Miklós László és Vámos József	Hármashatárhegy
1941	Budapest	A budapesti farkashegyi repü- lőtéren megrendezett repülő- modell 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
1941	Országos	HMNRA	1000 repülő levente van kiképzés alatt	
1941. 11.05.	Szentsimon	Mohos Ferenc	Repülés Vöcsökkel	79. repülés, siklás, délkeleti szél, 5-6 m/másodperc, 41másodperc repült idő.
1941. 12.	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők,	Jelentés	Felszállások száma: 87. Repült idő ösz- szesen: 0 óra 57 p 17 mp
1941	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők,	Éves összesítő	.A felszállások szá- ma 701, a repült idő 5:46:06, „A” vizsga 12, „B” vizsga 2. 1 siklógép (HA-1), 1 iskolagép (HA-2) és 1 vitorlázógép (HA- 3) szerepel a géplis- tán.
1942. 01.	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők	Jelentés	Felszállások száma: 72. Repült idő ösz- szesen: 41 p 49 mp.
1942	Országos - Ózd	248. RMST Cserkészrepülők	10 éves a cserkészre- pülés	
1942	Ózd	248. RMST Cserkészrepülők	Szállító kocsi építés	
1942	Ózd	HMNRA juttatás, vagy RMST	Rubik R-07b, Vöcsök	HA-2039

		gépvásárlás		
1942	Ózd	Buick személygépkocsi alkalmassá tétele csörlésre	RMST	A kocsi 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 az új csörlőautóval és a HA-3010 géppel	Kun Kálmán segéd-oktató Farkas Ferenc csörlőkezelő	HA-3010 Grunau Baby IIa. Csaknem baleset, mert a pilóta elfelejtett leoldani! Kötélvágás! Utána már normális repülések.
1942	Ózd	Oktatásvezetők	Óvári Antal (katona), „B”, Mórász Béla „B”, Huszthy Mihály „C”, Miklós László „C”	1942-es iratról
1942. 05.04.	Sajópüspöki	Repülőbaleset	Babós Sándor	Grunau Baby IIa részben tört a szárnyvég dombhoz érése miatt. Személyi sérülés nem lett, de a pilóta a repülést abbahagyta.
1942 06.	Ózd - Miskolc	Bükk-Mátraívdéki Aero Club, Horthy Miklós Nemzetig Repülő Alap	Felhívás háromhetes kiképzésre az 1927-es születésű repülőknél	Kiképzés: HMNRA kiképzőkeretnél Felsőszolca repülőter
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	Sajókápolna	Az ózdi cserkészrepülők két napot itt repülhettek	Vöcsök, „B” domb	64 ózdi repülés, 2,5 óra összidővel. Rossz széljárás miatt csak kevés siker.
1942	Érd	248. RMST Cserkészrepülők. Az ózdi cserkészrepülők egy 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 helyettessel

				is a repülőtéren.
1942	Sajópüspöki	248. RMST Cserkészrepülők	Csörléses, autóvontatásos és lejtős indítású üzemelés is.	A sajópüspöki feletti dombok sokkal jobb adottsággal bírtak, mint a szentsimoni repülőtéré.
1942	Rozsnyó	Cserkész tábor a vízi cserkészekkel együtt	Cserkész tábor a vízi cserkészekkel együtt	A tábor Gice-Licén volt.
1942	Szentsimon	Repülőbaleset, HA-3010	Miklós László	Grunau Baby IIA géppel dugóhúzóba esett. Kivette belőle, de a leszálláskor csekély géptörés és bokasérülés.
1942	Országos	248. RMST Cserkészrepülők	HMNRA képzések	Egyre nagyobb a nyomás a katonai kiképzésre való toborzásra.
1942	Ózd	HMNRA juttatás, vagy RMST gépvásárlás	Rubik R-08c, Pilis	HA-3040?
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 Nagyvölgy, Ózd - Szenna, Uraj-völgy, Bolyok, Ráctagi hegy, Akasztóhegy, Sajópüspöki, Bánszállás, Pogonyi puszta...
1940	Ózd-Bolyok	Repülőbaleset	Hudák Ferenc	Egyenes siklásban fák közé ért és a szárnyvégek sérültek. Személyi sérülés nem lett.
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 dombokon és az országút mellett	Az RMST vízmű a Sajó vasúti hídjával mellett, Sajópart fürdő, majd Sajópart

				Vízmű vasúti megállóhely.
1943	Rimaszombat	248. RMST Cserkészrepülők 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 földre 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 felvételt nyert és az Algyői HMNRA iskolára vonult be, mint „B” vizsgás vitorlázórepülő.
1944. 10.	Ózd - Vajácsbánya	Repülőgépek elrejtése, szétszedett állapotban, Vajácsbányában	Huszthy Mihály oktató, bányamérnök, Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők	A gépek szétszerelve épségben átvésztették a harcokat.
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 is már megvannak számlálva!

Függelék

A függelékben néhány olyan dokumentumot mutatunk be, teljes terjedelemben, amik a részletekre is kíváncsi olvasókat érdekelheti.

„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 veszedelmeket 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 készültséget, 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 költséghozzájárulással 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 talál-

²⁹² Stephen King

juk, 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 akadálya 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....

...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, de hát 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 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 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 havifizeteses 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! 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 Műegyetemi 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 mozdít-sa 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 áttudományos és kísérleti tevékenység előmozdítása és az aviatikai ipar fejlesztése érdekében gondoskodjék az aviatikai ipar fejlesztéséről akként, hogy a kereslet az egészséges versenyben kialakult beszerzési áron, 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 fényüzési-forgalmi adók alól.

(Helyeslés.)

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.)²⁹³

„.... 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.

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 fittyethány a Párizs-környéki (békeszerződéseknél, 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 véssük 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 igazságáról, mi azonban, ennek az ideológiának nemrég olyan cudarul megtaposott alanyai, nem feledkezhetünk meg arról, hogy a bolsevista pénzen létesült új cseh

²⁹³ 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.)

repülőterekkel kapcsolatban nyakunkra hozták a bolsevizmust- (Ügy van!) Ismétlem tehát, jogilag és erkölcsileg teljesen indokolt volna, hogy mi is áttérjünk a repülésre és fittyelhanyagjunk a békeszerződésekre és megteremtjük 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 őszinte megnyugvással vagyok kormányzatunk bölcsessége iránt, amely a maga szélesvonalú megállapításai alapján elsősorban hivatott tix l el, 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 tanárokkal, 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 ia 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 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 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 sportrepü-

lés 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 alapépitmény. 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....”²⁹⁴

„....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 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 érkezett már addig, hogy alig van nagyváros, ahol ne lennének saját gépekkel, még pedig korszerű gépekkel felszerelt klubok, amelyek egész rendszeres, komoly, nemzeti feladatként a jelentkezők közül szelektálják azokat, akikre később

²⁹⁴ Képviselőházi napló, 1935. VIII. kötet • 1936. május 19. - 1936. június 6. • 1935-141 (1935-VIII-543) Szedes János (Okleveles gépészmérnök, kormányfőtanácsos. A MOVE aktív tagja, majd elnöke.)

komoly repülési feladatot lehet bízni. Amikor az ember megérkezik egy nagy németországi repülőtérré, – azért idézem éppen Németországot, mert hiszen Németországot, mint előbb említtem, a békeszerződések ebben a tekintetben épúgy sújtották, mint Magyarországot – sőt tovább megyek, még az aránylag szegény Ausztriában is, minden repülőtéren 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 polgárebereknek, a fiatalembereknek 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 konkurrenciákon 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 éjféli 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 kiscsapat! – Dinnyés Lajos: Leintettek minket!)

Bár az óra még nem mutatja az éjfélt, 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 középén. – A szónokot számosan üdvözlük.)*²⁹⁵

„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 kiképzőszemélyzetet, 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.

²⁹⁵ 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.

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 előszereket 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.*²⁹⁶

„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, mégpedig 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 jelentkezzen a repülő szolgálatra.

A magyar lovas nép a magyar huszár mintaképe a lovas katonának. Bátorság, gyorsaság, a helyzet gyors felismerése, a kedvező alkalom tétovázás nélküli kihasználása: azok a tulajdonságok, amelyekkel a magyar lovas katona világraszóló hírnevét szerezte. A felsoroltakkal azonos tulajdonságok kellene a légi harcok megívására is. A magyar ifjúság lelké-

²⁹⁶ Képviselőházi napló, 1939. I. kötet • 1939. június 12. - 1939. szeptember 14. • 1939-6 (1939-I-54) vitéz Csicsery-Rónay István (Vezérkari alezredes, földbirtokos. A Nemzeti Egység Pártja képviselője)

ben tehát megvan a készség a repülés iránt nagy számban lelkesedve jelentkeznek a légierők-höz 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. Úgy 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 biztosítható, 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 repülőgépezető áll a hadsereg rendelkezésére, onnan kiválása után pedig állandóan gyakorlatban maradva, 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 hajlamosító 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 Úr Ö Főméltósága legfelsőbb előzetes hozzájárulásával — Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak 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 t – az általános indokolásban már említetteknek megfelelően – az Alapnak törvényhozási úton való megteremtését jelenti ki s az Alapot – az ország kormányzója, vitéz nagybányai Horthy Miklós Ő Főméltósága iránti hála és hódolat kifejezésül – az ő nevéből nevezi el,

A 2. §-hoz. Míg az I. §. 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 népszerűsítsék. A repülők kiképzése két fázisban történik : az első a vitorlázó repülés, a következő a motoros repülés, amely utóbbiban való kiképzés már teljes előképzést nyújt a katonai repülők számára.

A második bekezdés a repülőterek és a vitorlázórepüléshez szükséges terepek létesítésének támogatására s a repülőképzéssel foglalkozó társadalmi alakulatok terheinek viseléséhez való segítségnyújtásra teremt lehetőséget. Ez a bekezdés a repülőgéptervezés előmozdítását is célozza, kellőképpen felismerve egyrészt a hazai repülőgépgyártás fejlesztésének kimagasló fontosságát, másrészt azt a tényt, hogy a repüléshez való kedv, hajlam és rátermettség rendszerint már az egész ifjú, mondhatni gyermekkorban (12 - 16 életév között) megnyilvánuló tervezési hajlam jelentkezésében mutatkozik meg. Repülőgép modellek készítéséhez szükséges anyagok természetben való nyújtása, kiváló gépszerelők, tervezők jutalmazása lesz a módja 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 hozzájárulás mellett – az Alap állandó jellegű bevételi forrását jelenteni. Ez a hozzájárulás a megajtott 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 mozgófényképezetek jövedelmezőségét. Összesen előreláthatóan évi négyszáz ötszáz ezer pengő bevételt fog eredményezni. Ez a nem lekicsinylendő összeg azonban a javaslat

rendelkezései szerint nem jut teljes egészében a Repülő Alapnak, hanem a §. második bekezdése 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 mozgófényképezetekhez 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 foglalkozik.

A §. első bekezdésében b), c) és dj pontok alatt megjelölt bevételek esetenkénti bevételek lesznek, kivéve a netán létesülő alapítványok jövedelmét, amely az előző bekezdésben említet 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 mozgófényképezetek részéről eladott jegyeket terhelő hozzájárulásból származó bevétellel (3. §. a)), másrészt az időnkint kibocsátott feláras postabélyegek és egyéb alkalmi bélyegek eladásából származó bevétellel (3. §. b)) foglalkozik és ezekre vonatkozó közelebbi rendelkezéseket foglal magában.

Az ezekre és különösen az elsősorban említet t hozzájárulásra vonatkozó minden rendelkezésnek magában a törvényben való rögzítése azonban nem volna célszerű, mer t a rendelkezéseket mondhatni megmerevítené és így azoknak a mindenkori szükséghez való alkalmazkodását megnehezítené. Ezért a törvényjavaslat ezeket a bevételi forrásokat illetően a bevételi forrás szerint illetékes minisztert a bevétel mértékének, lerovása és beszolgáltatása módozatának rendeleti úton való szabályozására hatalmazza fel, úgy azonban, hogy mindezekre nézve az illetékes miniszter a pénzügyminiszterrel és a honvédelmi miniszterrel előzetesen egyetértsen.

A mozgóképezetek 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 terhét csak a hozzájárulásnak a két Alap közötti 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 légi-

erők 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. ”²⁹⁷*

²⁹⁷ Felsőházi irományok, 1939. I. kötet • 1-57., I-II. sz. • 1939-7 (1939-I-44)

A Z
OZDI 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 Vasú Rt. által használatra átadott, vagy csak társulat támogatásával szerzett ingó és ingatlan vagyont a Cserkészrepülők az adományozó kikötése szerint használják, de az mindelőre 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.

./.

24259/1944

- 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 nagyszülőkké bezárólag tiszta keresztény származású és 15 életévét betöltötte. Kiskoruk csakis szülői illetőleg gyámi, 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 indokolás nélkül végérvényesen dönt.
- 2./ A tiszteletbeli, valamint alapítótagokat a közgyűlés választja.
- 3./ Egyházi személyeket /lelkészeket/ és a m.kir honvédség hivatalos állományú tisztjeit és hasonállásukat, egyszerű belépési nyilatkozatok alapján kell felvenni.

11.§.

A tagok jogairól és köteleességeiről.

- 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 tagdója megszűnik :

- 1./ A csapat kötelességéből 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./ törléssel /tagdíj nem fizetése esetén, illetve akkor, ha az egyesület repülőképzésében és sportrepülő munkájában a meghívást mértékben nem vesz részt./
 - 3./ kizárással /ha a tag a köztisztviselők, a repülés céljait és érdekeit sértő, vagy veszélyeztető magatartást tanúsít./
 - 4./ elhalálozás következtében.
- 2./ A tagsági jog megszűnése tekintetében az egyesület választmánya indoklás nélkül végérvényesen dönt.

14.§.

Egyházi és egyéb /lelkészekkel/ szemben, a m.kir honvédség hivatásos állományú tisztjeivel és hasonlóival 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 számvizsgáló 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 ~~X~~ évenként, 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 Híradás Ujságban való közzétételével 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 megbízottja.

. / .

6

- 4 -

- c./ a repülőképzésben résztvevő minden 20 levente után az illetékes katónai parancsnokság által kiküldött 1-1 megbizott.
- 7./ A közgyűlés határozatképes, ha azon az előbbi pontban felsorolt megbizottak 1/3 része jelen van.
- 8./ Az egyesület feloszlása, az esetben a vagyon hovaforvitására és az alapszabályok módosítására vonatkozó határozatok csak a közgyűlésre kiküldhető megbizottak 2/3-ának jelenlétében tanácskozó közgyűlés hozhat, de ez is csak 2/3 szótöbbséggel és csak abban az esetben, ha a feloszlás, illetve alapszabály-módosítás a közgyűlés napirendjébe kifejezetten felvétellett.
- 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 szabására 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 látantók el. Más szavazólappal 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 közgyűlést illeti.
- 2./ A közgyűlés tárgyai:
- Tárgyalja a tisztikar évi jelentését,
 - Választja a tisztikar választandó tagjait,
 - Választja a tiszteletbeli és alapító tagokat,
 - Tárgyalja a költségvetést és zárszámadást, a felelős számadók részére a felmentvényt megadja. Általában végső fokon intézi az egyesület vagyoni kérdéseit.
 - A fontosabb szerződéseket, különösen egyesületi vagyoni állagot érintő jogügyleteket elhatározza és jóváhagyja.
 - A választmány megfellebbezett határozatával felülvizsgálja.
 - A javaslatokat és a kellő időben benyújtott indítványokat letárgyalja.
 - Határoz az alapszabályok módosítása, más egyesülettel való egyesülése, feloszlás tárgyában. Feloszlás esetében az egyesület vagyona az adományozás szerint a RMST. társulatot, vagy a Magyar Cserkészszervezést illeti meg, amely azt csak rendeltetésszerű célra használhatja fel.
- 3./ A közgyűlésről jegyzőkönyvet kell felvenni. A jegyzőkönyvnek a gyűlés lényeges mozzanatait kell tartalmaznia, a közgyűlésen

. / .

- 5 -

résztvevő 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 Cserkészmozgalom 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./ tisztikar tagjai,
 - b./ az egyesület működési területén működő igazolt cserkész-csapatok parancsnokai által választott összesen 3 kiküldött, valamint az illetékes katonai parancsnokság által a levéltár-mozgalom részéről kijelölt 2 megbízott.
- 2./ A választmány az egyesületi elnök meghívására szükség szerint, de legelőbb egynegyedévanként 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 legelőbb 5, legfeljebb 15 napra új választmányi gyűlés hívandó egybe, mely ugyanazon tárgyakról a megjelöltek számára 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 fellebezhetők.
- 6./ A választmány tagjai az ülésekre a napirend közlésével, legelőbb 5 nappal a gyűlés előtt írásban meghívandók.
- 7./ A választmány határozatait egyszerre szóbeliséggel 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 hivatta van a munka folytonosságát biztosítani.
- 2./ Hatáskörébe tartozik a döntés mindazon ügyben, amely a jelen alapszabály szerint sem a közgyűlés, sem a tisztikar egyes tagjainak hatáskörébe nem tartozik.

. / .

8

- 6 -

22.§.

Számvizsgáló bizottság.

- 1./ A számvizsgáló bizottság 3 tagját és 2 póttagját a közgyűlés választja ~~2~~ /1997/ évre. A tagok közül az időre elnököt választanak.
- 2./ A bizottság munkája az egyesület vagyonezelés 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./ Megbeszélésük időtartama alatt a pénz- és vagyonezelést bármikor megvizsgálhatják, a számadási év lejártával pedig az évi számadásadás és az évi pénkezelésre vonatkozó okmányokat, naplót és egyéb iratokat részletesen megvizsgálni és vizsgálataik eredményéről a közgyűlésnek írásban jelentést tenni tartoznak.
- 4./ Amennyiben évközben szabálytalanságot észlelnek, azt az elnöknek azonnal bejelenteni kötelesek.
- 5./ A bizottság eljárásának eredményéről elnöke utján a közgyűlésnek jelentést tesz, s amennyiben a számadásokban kifogásolni valót nem talált, a számadásadás és vagyonezelés helyességét minden tagjának aláírásával erősíti meg.
- 6./ A bizottság jelentését a közgyűlés tárgyalja, annak tudomásulvétele, illetve a felmentvény megadása felett szavazással határoz.
- 7./ A számvizsgáló bizottság tagjai más tisztséget nem viselhetnek.

23.§.

A tiszttakar 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 Cserkészszövetség előírásainak és szabályzatainak megfelelően; működését a Magyar Cserkészszövetség illetékes szervei ellenőrzik és irányítják. Képviselet a Magyar Cserkészszövetségnél, a m.kir. honvéd légiórok parancsnokságánál, a Magyar Aero Szövetségnél és a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalagnál, valamint az őszesze hatóságok előtt. Ellenőrzi a tiszttakar működését.

. / .

- 7 -

A költségvetés keretein belül utalványozási jog illeti meg. Végrehajtja a költségvetés és a választmány határozatait. Intézkedik mindazon ügyekben, amelyek a költségvetésnek, vagy választmánynak fenntartva vannak.

25.§.

- 1./ A társelnököket: az elnök helyettesítésével időnként megbizhatja, 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 tőle vett megbízások alapján.

27.§.

A titkár: intézi az egyesület irodai ügyeit, az ügyvezető elnök utasításai alapján.

28.§.

Műszaki vezető: felelős a repülőgép felkészítésének előírásos karbantartásáért és állapotáért. Felelős a gépekért és a repüléshez szükséges segédeszközökért. Minden műszaki vonatkozású ügy hozzá tartozik /gépek javításának ellenőrzése, azok javításának elrendelése, stb./ megrendelések azonban csak az elnök útján adhatók ki. A műhelyben a műhelyvesztővel szemben rendelkezési joga van. Ellenőrzi a hangergóknak 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 okmányokt számadást, leltárt és nyilvántartást vezet. Évenként elkészíti az egyesület költségvetését, zárszámadását és vagyonmérlegét.
- 2./ A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap által kiutalt összegek szabály 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 gondnok: felelősség mellett kezeli a repülőtéri létesítményeket és a hangárban lévő összes tárgyakat. Őrzi a hangár kulcsát.

35.§.

- 1./ A vezető-oktató: feladata a repülőszem vezetője, az oktatás és annak, valamint a repülőszemnek ellenőrzése. Nyilvántartja a növendékeket, vezeti az előírt naplókat és nyilvántartásokat.
- 2./ Vezetőoktató csak a honvéd légierők parancsnoksága által oktatói szakszolgálati igazolvánnyal ellátott rendes tag lehet.
- 3./ A vezetőoktatót az ügyvezető elnök előterjesztésére az elnök nevezi ki.

36.§.

- 1./ Az oktatók és segédoktatók: a repülőszem vezetésében és az oktatásban a vezetőoktatóknak segédkeznek.
- 2./ Az elnök az ügyvezető elnök előterjesztésére csak a honvéd légierők parancsnoksága által a szükséges szakszolgálati engedéllyel ellátott rendes tagok közül nevezi ki azokat.

37.§.

- 1./ A műhelyvezető: felelős a műhelyért és az abban épített, vagy javított gépekért. A munkákat a felsőbb sporttestvérségek rendelkezési és előírásai szerint végzeteti. Általában végrehajtja a műszaki vezető utasításait, aki alá tartozik.
- 2./ A műhelyvezetőt az ügyvezető elnök és a műszaki vezető együttes előterjesztésére az elnök nevezi ki.

38.§.

Az elnököket és a társelnököket, valamint a tiszteket a közgyűlés 4 évre választja meg, kivéve a vezetőoktatót, az oktatókat, a segédoktatókat és a műhelyvezetőt, akiket az elnök visszavonásig torjeddé érvénytelenít.

IV. Záróhatározatok.

39.§.

Az egyesület megszűnése esetén, a kezelésében lévő és tulajdonát képező ingó és ingatlan vagyon a RMST. társulatra száll vissza.

40.§.

Minden más, a jelen alapszabályban nem szabályozott ügyben a Magyar Cserkészszövetség "Szervezeti és Működési Szabályzata" érvényes.

Tárgyalta és elfogadta az "Ózdi Vasgyári Cserkészrepülők" 1943. évi március hó 24-én tartott alapszabályt tárgyaló közgyűlésében.

Beini Antal
előd

Beabó János
Márkus Zoltán

hitelesítők

Georgely József
közgyűlési elnök.

Csike Viktor
közgyűlési jegyző.

AA

J e g y z ő k ö n y v .



Felvételre Ózdon 1943. márc. 24-én az eddig a 248.sz. Vas cserkészcsapat repülő osztályaként működő ózdi cserkészrepülők átalakuló 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 járdai cserkészparancsnok
 Óvári Antal mérnök, a cserkészrepülők eddigi vezetője
 Szabó Sándor társ.tanító, a 248.Vas cserkészcsapat parancsnoka
 Vadász Zoltán társ.tanító, cserkésztiszt
 Ochermyár Ferenc cserkésztiszt a 22.sz.sz. részéről
 Dr.Döbörögi András társ.orvos
 Kovács Sándor mérnök, a MÖVEK 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, hívással a megjelenteket a a jegyzőkönyv vezetőjére felkéri Cséke Viktor cserkészrepülőt, hitelesítésére pedig Szabó Sándor és Makra Pál urakat.

Ismerteti a Cserkészrepülők eddigi munkáját. Különösen a közelmúltban történt nagyobb eredményű munkát. Ez óta nagyobb szabású szervező munkát végeztünk, ennek elője az volt, hogy a repülő munka a korszerű követelményeknek megfelelően lendülethez jusszon. A helyzet azt kívánta, hogy a repülés támogatására a Tiszti Hosszút is megnyerjük: ezzel a tanultemberek köréből iparkodtunk tagokat és pártfogókat nyerni. Továbbmenőleg arra iparkodtunk, hogy Ózd és vidék intézményeinek, minden szőpre és nemcsak munkára hajlanos fiatalokának érdeklődését és támogatását megnyerjük. Szerencsénk volt, hogy a régi vezetőség felfrissítéséeként újabb munkaszervezőket 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 szivesek legyenek.

Tudomásul szolgál.

2./ Óvári Antal mérnök, a repülőcserkészmunka eddigi tényleges vezetője ismerteti az Országos Cserkészparancsnokság rendelkezését. Eszerint a Cserkész-Repülők ezentúl külön egyesületben, megfelelő és jóváhagyásra váró alapszabály mellett fognak dolgozni. Az egyesület vezetősége, választmányja levante kiküldöttekkel kibővül, mégpedig olyan arányban, mint az egyes telep és falvak levante-ifjúsága beletartozolódik a repülőmunkába. Felolvassa az új alapszabály, amelyet hozzájárulások után a jelenvoltaik egyhangulag 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 érdemek elismeréséről a legközelebbi közgyűlésen történik megemlékezés és döntés.

b./ Tekintettel arra, hogy az ózdi repülést 1932-ben a Cserkészrepülők alapították meg, az új egyesület címében megtartja a Cserkészrepülők 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. Dűbrögi András társ. orvos,
Ügyész: Dr. Solósz László szántiszt,
Pénztáros: Barczay Mátyás mérnök,
Pénztári: ellenőr: ifj. Huszthy Mihály mérnök,
Leltáros: Bencaik János mű. tisztviselő,
Repülőtér és hangárgondnok: Farkas Ferenc.

Számvizsgáló bizottsági tagok: Frohmann Tivadar, Marosujvári Gyula, Ruhwald János.

Pótagok: Orosz László, Valkó Dezső.

5./ Az új. alelnök előterjesztésére az elnök Miklós László urat oktatóvá, Hémeeth József urat pedig műhelyvezetővé nevezte ki.

6./ Kovács Sándor mérnök, a MOVEK ú.v. alelnöke, a helybeli legnagyobb sportegyesület képviselője szólalt fel és a repülőmunkához további eredményes működést kívánt a testvéregyesületnek.

Több tárgy nem lévén a közgyűlést az elnök bezárja.

Ózd, 1943. március hó 24-én.

Gergely István
közgyűlési elnök.

Makra Pál
hitelesítő.

Cseke Viktor
jegyzőkönyv vezető. 13

222.117/1943

-----szám.

VII.b.

Iátta a n.kir.bellügyminiszter az alábbi módosító, illetve kiegészítő megjegyzésekkel:

1./ Az alapszabályok módosítása, más egyesülettel való egyesülés elhatározása, feloszlás és ez esetben a vagyon hovatartozása tárgyában hozott /a tagsági díjak és segélyek stb. megállapítására vonatkozó / közgyűlési határozatokat - fogantatásuk előtt jóváhagyás végett - a n.kir.bellügyminiszterhez fel kell terjeszteni.

2./ A házipénztárban tartható, a választmány és az elnök által kiutalható összeg legfelsőbb határát a közgyűlés köteles megállapítani.

3./ A pénztári ellenőr a pénzkezelésért a pénztárossal együtt anyagilag egyetemlegesen felelős.

4./ Az alapszabályok 16. és 22.§-ában 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 alapszabályokban előírt célját és eljárását be nem tartja, hatáskörét túllépi, államellenes működést fejt ki, a közbiztonság és közrend ellen súlyos vétséget követ el, vagy a tagok vagyoni érdekeit veszélyezteti, a n.kir.bellügyminiszter ellene vizsgálatot rendelhet el, működését felfüggesztheti és végleg fel is oszthatja.

Budapest, 1944. évi április hó 19.-én.

A miniszter rendeletéből:



Összolgabíró, alosztályvezető.

Repülőszervezetek változásai

Név	Rövidítés	Megalakulás	Megalakítók	Terület
Magyar Aero Club	MAC	1902	Konkoly-Thege Miklós, Ifj. Tolnai Lajos, Neuschloss Ferenc	léggömbsport 1908 Aviatikai Bizottság FAI 1910. 10. 27. MAC
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 a *Magyar Repülő Szövetség*!!!

**Az ózdi cserkészrepülés néhány
személyisége**

„Az mondod nem vagy különleges, mert a világ nem tud rólad, de ezzel megsértesz engem. Én tudok rólad.”²⁹⁸

Itt emlékezünk meg néhány jeles személyiségről – már akikről egyáltalán adatokat sikerült szerezni. Azokat, akiknek repülő pályafutása majd a háború után teljesedik ki, az Ózdbénrévei sportrepüléssel foglalkozó könyvben ismertetjük részletesebben.

Faragó F. Gyula

*Faragó F. Gyula*²⁹⁹ nem repült, de tevékenységével nagymértékben hozzájárult a cserkészrepülés ózdi kialakulásához, a gépek megépítését szakmühelyben lehetővé tette, így neve egybeforr az ózdi cserkészrepülés történetével.

Kohómérnök, vasgyári igazgató, kormányfőtanácsos. 1912. és 1936. között az *RMST ózdi vas- és acélgyár* egyik igazgatója, majd vezérigazgatója. Kisebb megszakításokkal az *Olvasó Egylet* elnöke is ezekben az időkben.^{300, 301}

Az *OMBKE*³⁰² 1900. évi Selmechányán tartott közgyűlési jegyzőkönyve Faragó Gyulát, az egyesület soraiban a 87. sorszámú szerepelteti tagként, mint selmeci akadémiai hallgató.³⁰³ Ő is az egyesület alapító tagja, 1892-ben. Ekkoriban a huszas - éveiben lehet, azaz a születési dátuma, valahol 1880. évek környékén van. A temetési híreiből aztán kideríthető, hogy a születési éve 1872 volt.

Életéről sajnálatos módon keveset tudunk, de amit igen az azt mutatja, hogy a művészet, a sport kiváló támogatója volt. Mind a vasgyári zenekar, a dalárda, és a cserkészrepülés nagyon-nagyon sokat köszönhet neki. Igazi lokálpatrióta az, akit e néhány fellelt híradásban megismerhetünk.

A repülés biztonságáért is sokat tett, hiszen gyári műszaki tisztviselőt bízott meg (Mórász Béla), azzal, hogy Budapesten szerezzen sportrepülő vizsgát és így szakmailag vezesse a fiatalokat. Tervrajzokat rendelt és egyáltalán mindenben támogatta ezt a nagyszerű sportot. Amint látni fogjuk a sporton kívül a kultúra egyéb más területén is sokat tett Ózderért.

„A magyar királyi miniszterelnök előterjesztésére Faragó Gyulának, az ózdi vas- és acélgyár igazgatójának és Pálmai Andornak, a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvény-

²⁹⁸ John Green

²⁹⁹ Nevét Faragó Gyula, Faragó F. Gyula változatokban is találtuk.

³⁰⁰ Magyarország tiszti cím- és névtára

³⁰¹ Nagy Péter: Lokális társadalom – gyári társadalom Az ózdi helyi és gyári társadalom a késő dualizmustól az államosításig PhD-értekezés

³⁰² Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület

³⁰³ http://www.ombkenet.hu/bkl/koolaj/2002/bklkoolaj2002_ksz_02.pdf

társaság igazgatójának közhasznú érdemes tevékenységük elismeréséül a magyar királyi kormányfőtanácsosi címet adományozom.

Kelt Budapesten, 1923. évi december hó 18. napján.

Horthy s.k, Vass József s.k.”³⁰⁴

„Ózd nagyközség közönsége és a Rimnmurányi Vasművek telepének igazgatósága száznál több elesett ózdi katonának emléket állított. A hősök emlékét pünkösöd másodnapján leplezték le nagy ünnepséggel.

A haraszi kőből készült emlékmű kivont kardú zászlós-honvédet ábrázol másfélszeres életnagyságban, amint rohamra indul. Borsod-vármegye részéről megjelent az ünnepségen dr. Soldos Béla főispán és Zsóry György alispán, továbbá a miskolci körletparancsnokság és még számosan.

Az ünnepi beszédet Faragó Gyula acélgyári igazgató mondotta, majd dr. Soldos Béla főispán beszélt. Néhány szavalat és a dalárda éneke után véget ért a hősök ünneplése. A sikerült emlékművet Lukácsy Lajos szobrászművész alkotta.”³⁰⁵

„A magyar Ruhr-vidék lelkipásztorai, bánya- és gyárigazgatói csütörtökön nagyszabású értekezletet tartottak a borsod megyei Ózd gyártelepen. Megjelentek Faragó Gyula ózdi, vasgyári igazgató, kormányfőtanácsos. Liha Bertalan bányaigazgató, bányaügyi tanácsos, Ábel Gyula ózdi gyárigazgató, Quirin József borsodnádasi lemezgyári igazgató, egész Borsod megye csaknem valamennyi bánya és gyárüzemének vezetői, a papság köréből vitéz Subik Károly apát, egri érseki irodaigazgató, a konferencia elnöke. Pájer János putnoki apostoli kormányzói helynök, Kellett László, Krusniczky Kálmán, Füstös Pál esperesek és mások számosan.

A bánya és gyárimunkások lelki és szociális gondozásáról nagyértékű gyakorlati és következményeikben nagyfontosságú, előadásokat tartottak Bartinai Ferenc pécsbányatelepi esperes, az országos szövetség elnöke, Szomszély Antal dorogi bányalelkész, Holzmann Gusztáv ózd-farkaslyuki bányagondnok és dr. Hauser Imre komlói bányalelkész. Számos indítványt és határozatit-javaslatot fogadtak el, amelyek megvalósítására biztosíték az a meleg együttérzés, mellyel az egyházi és világi tényezők a munkások lelki és jóléti ügyeinek fellendítésére kart karba tettek. Megalakították az országos szövetség egri egyházmegyei csoportját, amelyhez a csonka rozsnói egyházmegye is csatlakozott. Elnök lett vitéz Subik Károly apát, ügyvezető elnök a konferencia rendezője Mikes Lajos, ózdi esperesplébános, titkár Csintalan József diósgyőrvasgyári plébános.”³⁰⁶

„Az Országos Magyar Dalos-Szövetség az országot 12 kerületre osztotta fel. A vidéki kerületek közül, mint első az országos magyar dalosszövetség XII./ miskolci/ kerülete ma tar-

³⁰⁴ Budapesti Közlöny, 1923. december (57. évfolyam, 273-295. szám)1923-12-21 / 289. szám

³⁰⁵ MTI Napi hírek / Napi tudósítások (1920-1944) 1925. június 2. kedd / 14. oldal

³⁰⁶ MTI Napi hírek / Napi tudósítások (1920-1944) 1929. szeptember 27. péntek / 11. oldal

totta alakuló közgyűlését. Zeneiskola nagytermében. Ez a kerület magába foglalja Borsod, Gömör, Heves, Abaúj és Zemplén vármegyék területét, valamint Salgótarját, összesen 42 dalegylettel és 1870 taggal.

Az alakuló közgyűlést Gerlóczy Béla kormányfőtanácsos, az Országos Magyar Dalos-Szövetség ügyvezető elnöke nyitotta meg és meleg szavakkal üdvözölte Hodobay Sándor dr, polgármestert, Koller Ferenc zeneiskolai igazgatót és a dalegyletek megjelent képviselőit. Ezután megtartották a választást, melynek eredménye a következő: Díszelnökök Szmracsányi Bajos dr. egri érsek, Papp Antal dr. görög-katholikus érsek, Mikszáth Kálmán dr Miskolc város főispánja, Soldos Béla dr. Borsod vármegye főispánja, Hodry Lőrinc dr Heves vármegye főispánja, Széli József dr Zemplén-és Abaúj Torna vármegye főispánja, Lichtenstein László dr, ny.főispán, felsőházi tag, Jeszenszky Sándor kultuszminisztériumi tanácsos, az Országos Magyar Dalosszövetség tb. elnöke, Sipőna Jenő dr, székesfővárosi polgármester, az Országos Magyar Dalosszövetség elnök elnök Hodobay Sándor dr Miskolc város polgármesterei az Országos Magyar Dalosszövetség vidéki alelnöke; társelnök Gerlóczy Béla kormányfőtanácsos, az Országos Magyar Dalos-Szövetség ügyvezető elnöke; ügyvezető elnök Balázs Győző főgimnáziumi tanár; alelnökök Bónis Aladár, Borsod vármegye alispánja, Berényi Béla kormányfőtanácsos, Faragó Gyula, a Rimamurány-Ózdi Vasgyárak vezérigazgatója, Kolár Nándor a miskolci villamostelep igazgatója, Koller Ferenc zeneiskolai igazgató, Orbán Kálmán dr Sátoraljaújhely város polgármestere, Szentimrey Pál dr Abaúj vármegye alispánja, Zsoldos István kormányfőtanácsos, a diósgyőri vasgyár vezérigazgatója és Trák Géza, Eger város polgármestere.

A közgyűlés az új ügyrend és az új versenyszabályok ismertetésével és elfogadásával ért véget.³⁰⁷

A következő idézet azt az embert mutatja, aki rangjával, társadalmi kapcsolataival felvértezve kiáll a dolgozói mellett és megvédi őket a lehetséges retorzióktól.

„...A zenekar 1919. március 21-én ott szerepelt a Tanácsköztársaság győzelmét ünneplő tüntetésen. Tagjai közül sokan elég feltűnően tevékenykedtek a proletárdiktatúra idején. A proletárdiktatúra bukása után 1920. július 12-én érkezett miniszteri átirat alapján minden egyesületi taggal szemben igazoló eljárást kellett lefolytatni. Faragó F. Gyula gyárigazgató mint az Olvasó Egylet elnöke egyszerűen félretette a főszolgabírói rendeletet: „Írják rá, hogy megtörtént!” mondta az Olvasó Egylet igazgatójának, majd telefonon felhívta a főszolgabírót és közölte vele, hogy ne forszírozza már ezt a dolgot, jelentse tovább az igazolás megtörténtét...³⁰⁸

Aztán már a temetéséről vannak hírek.

³⁰⁷ MTI 1930.február 25.kedd./29.oldal Miskolc,február 25

³⁰⁸ Korényi Lajos: ZENEI ÉLET ÓZDON (Az Erkel Ferenc Zeneiskola 50 éves története)
<http://www.ozdolvaso.hu/korenyi.pdf>

„Húsvét vasárnapján első ízben teljesített papi működést, lelkészi szolgálatot Miskolcon Komjáthy Aladár dr meghívott ref. lelkész, ózdi lelképásztor. Faragó Gyula kormányfőtanácsost temette, aki az ózdi vasgyárnak volt 24 éven át igazgatója.

A temetés délután öt órakor ment végbe és amikor híre futott, hogy a temetési szolgálatot Komjáthy Aladár dr végzi, a miskolci ref, hívek közül is igen sokan vettek részt a szertartáson a Deszka templomban.

Az ózdi vasgyár tisztikarának küldöttsége és a gyári énekkar két hatalmas gyári autóbuszon érkezett a temetésre. A sirnál Quirin József bányaiügyi főtanácsos, ózdi gyárigazgató mondott mélyen szántó költői szépségű, megindító közvetlenségű búcsúbeszédet, melyben kiemelte az elhunyt rendkívüli szolgálatait és örökös érdemeit.”³⁰⁹

„Nagy részvét kísérte utolsó útjára Faragó Gyulát.

Nagy részvét kísérte utolsó útjára Faragó Gyula kormányfőtanácsost, a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. ózdi gyárának nyugalmazott igazgatóját, Borsod vármegye törvényhatóságának tagját, aki hetven éves korában Budapesten elhunyt. Húsvét vasárnapján volt a temetése a Deszka-temetőben, ahol a család tagjain kívül nagyszámú résztvevő jelent meg a szertartáson és sírját teljesen elborították a koszorúk s virágok. Az elhunytban Mogyoróssy Imre, putnoki főszolgabíró apósát gyászolja.”³¹⁰

„NÉHÁNY BÚCSÚSZÓ FARAGÓ GYULÁHOZ!

A mai súlyos időkben nagy történeti világesemények váltják egymást – s napi küzdelmeik között alig akad idő és lehetőség arra, hogy egyes személyek tragédiájával, egyéni kérésekkel foglalkozhassunk.

Tisztelőid és igaz barátaid között egyike voltam azoknak – akik ismertük egész múltadat – puritán magyar egyéniségedet s mindazt, amiket a közéletben, főleg Ózdon alkottál.

Elvesztésedet magányomban – emlékezéseimben gyászolom meg –. Jelen soraimmal azonban a nyilvánosság előtt Hozzád méltó kegyeletet kívánok leróni – hogy az emlékezésre sokaknak alkalmat adhassak.

Quirin József nagyrabecsült közös barátunk – az ózdi gyár igazgatásában utódod búcsúbeszédét tartom legilletékesebbnek és legméltóbbnak arra, hogy célomat elérhessem, amelyet szó szerint leközölni kívánok:

„Kedves Gyula Barátom!

Elsősorban személyes mondanivalóm is volna! Érző és meleg szavakkal szeretnék szólni mindarról, ami a szívem eltölti egy bölcs és jó barát távozásakor. Közös emlékeket szeretnék felidézni, útmutatásokat szeretnék megköszönni, melyeket életedből vettem, hogy mint utódod felhasználhassam azokat egy nagy gyárüzem fejlesztésénél és egy nagy ipari társada-

³⁰⁹ Magyar Jövő, 1942. április (24. évfolyam, 74-97. szám)1942-04-12 / 82. szám

³¹⁰ Magyar Élet, 1942. április (4. évfolyam, 74-97. szám)1942-04-08 / 78. szám

lom irányításában. Mindez azonban személyes ügy lenne! A magam személyes ügyének pedig háttérbe kell szorulni akkor, mikor nemcsak a magam szívének sugallatára állok itt, hanem megbízásom van arra, hogy egy nagy társadalom utolsó tisztelgését tolmácsoljam. Engedd tehát, hogy a magam gyászát és a magam megrendülését majd magányos perceim emlékező pillanataiban éljem át s most az ózdi gyári társadalom által rámruházott kötelességnek tegyek eleget s Neked elsősorban nem a magam, hanem az ő nevükben mondjak búcsúszavakat. Az ózdiak ma nem lehetnek mindnyájan itt, de én tudom, hogy ott a láthatár széle mögött a szelid dombok koszorúzza völgyben, most ezrek és ezrek gondolnak megilletődötten ide és tőlem várják, hogy valami megható szépet mondjak Neked és igaz örömet szerezzek volt igazgatójuknak földi vándorlás utolsó perceiben. Aki ismert Téged, annak nem nehéz kitalálni, mivel szerezhetem meg ezt az örömet, itt a búcsúzásnál. Tudom, hogy öröm lesz Neked még egyszer hallani Ózdról, ahova egy élet alkotó erejét beépítetted, mindig szívvel és mindig szeretettel.

Tudom, hogyha a halál nem kötné meg nyelvedet, most is az ózdi hírek iránti szerető érdeklődés kérdezné tőlem, mi újság Ózdon? Sok ma a munka ott Gyula Barátom. Sok páncélt és sok fegyvert kell kovácsolni a magyar katonának! Sok és jó acélt a magyar élet és a magyar családok védelmére.

És mi végezzük ezt a munkát! Végezzük azzal a soha nem pihenő munkabírással, amivel Ózdon 24 évem keresztül példát mutattál és előljártál. És végezhetjük is ezt a munkát, mert a Te szervező erőd és előrelátásod olyan kereteket teremtett, melyekben ezt a váratlanul ránk szakadt rendkívüli munkatöbbletet is bírják a gyár ózdi üzemei.

És élnek és az új idők feladataihoz alakulnak mindazok az intézmények is, melyeket részint Te hívtál életre, részint pedig Te tettél erőssé és naggyá. Dolgozik az új idők új kulturális feladatain a Vasgyári Tiszti Kaszinó és a Munkás Olvasó is. És személyemen keresztül a régi elnök szelleme és irányítása még ma is hat és cselekszik ezekben a nagy, tekintélyes intézményekben. És jól tanulnak az ózdi gyerekek is. És időnként nemes versenyben méri össze erejét a levente ifjúság. És ma is próbálgatják szárnyaikat a cserkészrepülők. És az ózdi színpadon ma is művelik a magyar nyelvet és színháztermünkben ma is szól a muzsika és felcsendül a dal. És minden nemzetellenes téveszmét ma is elutasít az ózdi magyar munkás. Aztán le is mondunk sok mindenről Ózdon.. De tudunk lemondani, mert emlékezünk, hogy életstílusodban milyen nemesen puritán és lemondani tudó voltál még akkor is, mikor ezt a lemondást az idők még nem is kívánták.

Ez az újság ma Ózdon Gyula Barátom.

És még valami! Az, hogy e percben megkondul a harang és felbúg a gyári kürt Ózdon, odahaza. És miikor ebben a percben megkondul a harang és felbúg a kürt, emberek ezrei gondolnak ide a koporsóhoz. Könnyes emlékezéssel gondolnak ide és azzal, hogy legyen Neked békés és csendes nyugodásod, mert értékes, derék és igaz ember voltál.”

Az ózdi gyári társadalom nevében még egyszer köszönöm ezt Neked, kedves Gyula Barátom!

Isten veled!

*Ennek a gyönyörű beszédnek minden szavát átérezve búcsúzom én is Tőled. Gyulám! A viszontlátásra. Vitéz Buttykay Béla*³¹¹

Huszthy Mihály

Huszthy Mihály (1915-1974)³¹² a magyar vitorlázórepülés egyik legrégebbi, elkötelezett tagja volt, „Misi bácsi”. Bányamérnök, az RMST, majd az Ózvidéki Szénbányák mérnöke, üzemvezetője, osztályvezetője.

1936-ban Sopronban, egyetemista korában, 21 évesen csatlakozott az ottani vitorlázórepülőkhöz.

„A Győr-Sopron-Ebenfurt-i Vasút, nagyrészt munkás és iparos fiatalokból álló, 366. számú Végvári öregcserkész csapata tagjainak különleges tevékenységi kört keresett, mert az ifjú cserkészeknek való munka nem tudta teljesen lekötöni a csapat tagjait. Így egyik részük a Fertőn vízitelepet létesített, egy másik csoportjuk pedig motornélküli repüléssel kívánt foglalkozni. Fejlesztési céllal a GYSEV megvásárolta az üresen álló régi szeszgyár épületét. A benne lévő helyiségeket, melyek alkalmasak voltak műhelynek a gépépítésre, a „Végváriak” Szabados József által vezetett repülőcsoportja használatra megkapta.

A lelkes öregcserkészek 1932-ben merész vállalkozásba kezdtek: nekifogtak egy Zögling típusú motornélküli iskolarepülőgép építésének. E munkával egyidőben a Soproni Automobil Egyesület is megszervezte sportrepülő szakosztályát a SAERO-t, és megrendelt egy Zögling típusú gépet a Lingel bútorgyártótól. A Soproni Hírlap 1932. szeptember 25-i száma már hírt ad a gép megérkezéséről és arról, hogy az a „Kaszinó épületében megtekinthető”. 1932. júliusában Hefty Frigyes, a Soproni Automobil Egyesület sportrepülő szakosztályának főoktatója, az „Elite Mozgóban” vetítéssel egybekötött képes előadást tartott a vitorlázó repülésről. A SAE repülő szakosztályának gépét a Kaszinói kiállítást követően 1932. október 9-én a Hubertusz alatti területen ünnepélyesen felavatták. A repülőgép a „Sopron” nevet kapta. A soproni cserkészrepülők első repülőnapjára március 30-án került sor, a régi Hubertusz vendéglő alatti lovassági gyakorlótéren. A csapat tevékenységének következő neves eseménye az 1933. évi gödöllői cserkész világ jamboree-n való részvétel volt. Az odaszállított repülőgéppel – a „Végvárral” együtt – 17 gép állt a repülő altábor rendelkezésére.

1934. május 20-án ismét repülőnapot rendeztek Sopronban. Bánhidi Antal és Rotter Lajos meghívásával és szereplésével a magyar sportrepülés reprezentánsai és az akkori leghíresebb magyar tervezésű és építésű repülőgépek bemutatója tette emlékezetessé e repülőnapot. A soproni repülők mindaddig a harkai fennsíkon működtek csak repülőnapjaikat tartották a Hubertusz alatt. Itt épült fel azután a T-alakú, fából készült hangár is 1934 őszén. A negyvenes évek elején kiszélesítették a repülők körét: a cserkészrepülők mellett a Széchenyi reál-

³¹¹ Magyar Élet, 1942. április (4. évfolyam, 74-97. szám) 1942-04-12 / 82. szám

³¹² A nevét többféle módon találtuk meg, Huszthy, Huszthi, Huszti.

gimnáziumból, az Evangélikus Liceumból, a Kereskedelmi iskolából és az Evangélikus Tanítóképzőből diákcsoporthoz szerveződtek és rendszeresen részt vettek a repülőképzésen. A következő év tavasza jelentős eseményt hozott a soproni vitorlázó repülés történetében: megszületett az első soproni C-vizsga. Tücsök típusú motornélküli repülőgéppel 1941 március 30-án Reményi K. András oktató-gyakornok, műegyetemi hallgató teljesítette a minimum 5 perces repülés feltételét. Ugyanezen a napon Hauer Samu és Máthé Zoltán B-vizsgát repült.

1942-ben a soproni motornélküli repülősport életében jelentős technikai fejlesztést sikerült végrehajtani: sikerült beszerezni egy 90 lóerős, Nask gépkocsit, melyet a repülőcsoport ezermesterei csörlésre is alkalmassá alakítottak át. A Nemzeti Repülő Alap ebben az évben még egy Vöcsök típusú gépet is adott a soproni repülőknak, így a kiképzés még gyorsabb lett.

Az év áprilisában 40 taggal megalakult a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület soproni szakosztálya, az MSRE Sopron. Elnöke Tózsér Aladár lett. 1943 márciusában a sajtó arról tudósított, hogy megalakult a soproni levették siklórepülő szakosztálya. Egy statisztikai jelentés szerint 1932 és 1944 között körülbelül 400 fiatal részesült a vitorlázó repülés alapképzésének valamelyik formájában. A háborút követően Sopron repülősportjának újbóli életrekkeltése 1950-re tehető. A kis részben a korábbi repülőcsoport tagjaiból és új jelentkezőkből alakult egyesület egyik szervezője Brattlné Csonka Blanka volt. A döntő többségében munkásfiatalokból álló csoport első összejöveteleit az Új utcai volt cserkészhelyiségben tartotta. Miután Brattlné lemondott a klub vezetéséről, Boros Miklós vette át az irányítást. Ennek a csoportnak is sikerült egy Vöcsök gépet szereznie, melynek tárolása a Járási Tanács épületében történt, ahol később összejöveteleiket is tartották. Innen a volt törvényszéki épületbe kerültek.

E csoportból számos fiatal tett „A” és „B” vizsgát. Pár évig még itt dolgoztak, majd tevékenységük abbamaradt: városunkban repülést már nem végeztek.”³¹³

Borsodba kerülve csatlakozott a sajókápolnai sportrepülőkhöz. Aztán az ózdiakhoz is.



Erről már néhány fénykép fennmaradt.

Állnak (balról): Huszti Mihály, Lipovszky Gyula, Bacsa István.

Ülnek (balról): Ducsei Endre, Kóhalmi Károly, Studzeni József, Kókény Béla, Grubert János, Daubner István, Soltész Bertala, Müller Imre³¹⁴

Misi bácsi bányamérnök volt és részben az ózdi cserkészrepülőknél, részben pedig a Miskolc – sajókápolnai vitorlázórepülőknél is repült. Munkája ekkor az RMST (vagy RIMA) Ózd környéki bányáihoz kötötte. Ez volt az ózdi cserkészrepülők szerencséje,

³¹³ Szerző: Németh Péter, <http://www.sopronsport.hu>

³¹⁴ A miskolci sportrepülés története

mert 1944-ben ő rejtette el *Vajácsbányán* a szétszerelt gépeiket és így neki köszönhető az ózdi cserkészek, hogy repülőgépeik a háborút átvészelték.

A háború utáni sportrepülői, oktatói tevékenységéről abban a könyvben írunk majd.

Miklós László

Miklós László a kezdettől (1931) a befejezésig a klub lelkes, fáradhatatlan tagja. A repülést Ózdon kezdte a cserkészrepülőknél, miután társaival – saját kezdeményezésre és erőből épített gé-pükkel – nem tudtak eredményt elérni. Tehetséges repülő, aki Lengyelországban is kap kikép-zést két alkalommal, a cserkészrepülők ottani vendégkép-zésén. A klub első „C” vizsgálása, majd vezető oktatója.



Később a repülés mellett a klub szervezése, vezetése köti le a legtöbb idejét. Valószínűleg nagyon sokan köszönhetik neki, hogy megismerhették e csodálatos sportot.

A bánrévei repülőtér építője, sok másokkal, de a fő érdem valószínűleg az övé. Két időszakban is klubtitkár (1952-1956, 1957-1962).

A kevesek egyike, akik az ózdi – bánrévei sportrepülés történetét már 1977-ben írásban vázolták, személyes élményeik alapján.



Vámos József

Vámos József (1917-1997). Az ózdi cserkészrepülés jelentős személyisége, aki itt, az elsők között szerez „C” vizsgás minősítést, a szentsimoni dombokon.

Az ózdi gyárban dolgozott, majd a háború, katonáskodás és a többéves hadifogság következett. Hazaérkezése után ismét részt vesz a repülőéletben.



1950. Sajókápolna
Balról-jobbra: Sali Bálint,
Vámos József,
Lovrity József, Kocsis Pál³¹⁵

³¹⁵ A miskolci sportrepülés története

Már az 1950-es évek közepén bekövetkezett változások miatt érdeklődése a repülőmodellezés felé fordult.

Buris Jenő

Buris Jenő szintén a cserkészrepülő nemzedékhez tartozott. A repülést köztük az 1930-as évek végén kezdte meg. Ezután már egészen a bánrévei repülőtér bezárásáig az ózd-bánrévei sportrepülésért dolgozott, tevékenykedett. Egy időszakban főállású alkalmazott is volt, mint hangármester és gondnok egy személyben. Bár családjával Ózdon élt, de az 1957 – 1965 közötti időszakban a bánrévei hangárban kialakított szolgálati lakásban is laktak. Ilyen módon a téli időszakokban a repülési anyagok karbantartását és őrzését is végezte.

Maga is repült, oktatott, ezüstkoszorús repülő volt.. A bánrévei repülőtér első hurokrepülése is az ő nevéhez köthető, amikor lerepülte a Bánréve – Hatvan – Bánréve útvonalat. Lehet, hogy ez manapság már csak nagyon szerény teljesítménynek tartható, akkor viszont, tekintettel a gépek viszonylag kis siklózámára igenis jó eredmény volt. Ráadásul kétszer is át kellett repülnie Bánrévéről a Heves - borsodi dombságot, kerülnie kellett a Bükköt és a Mátrát, ezek a területek nem igazán „alföldi” termikekkel voltak jellemezhetőek. „D” vizsgás, októ.

A bánrévei repülőtér bezárásával a repülést befejezte, másutt már nem találkoztunk a nevével.

Básti József

Básti József (Korompa, 1926. 03.03. – Ózd, 2004). 1940. április 17-én, 14 évesen kezdte el az ózdi cserkészrepülők között ezt a nagyszerű sportot, a vitorlázórepülést. 1944-ben a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál* a motoros repülést is elsajátította. A háború viszontagságait túlélte. Később az egykori *Ózdi Kohászati Üzemek* műszerésze lett, de változatlanul hű a repüléshez. Az *Ózdi Sportrepülőklub* egyik alapítója, a bánrévei repülőtér „D” vizsgás sportrepülő-oktatója.



Később a klub megszűntetése miatt a Miskolci Repülőklub tagja. 78 éves kora ellenére, időnként még repült néhány kört motoros vagy vitorlázó géppel.

Annak idején, egy érdi látogatás alkalmával, mint cserkészrepülő, találkozott a kor sok neves vitorlázórepülőjével, és Horthy Istvánnal is, aki nem sokkal később hősi halált halt.

Básti József repülő pályafutása a bánrévei, majd a miskolci repülőtéren teljesedett ki. Ott írunk majd részletesen róla is.

Borsodi István

Borsodi István (Ózd, 1924. 07. 08. - ?). A repülést az ózdi cserkészek körében kezdte el valamikor az 1940-es évek elején. 1942 augusztusában készült eredménylista alapján ekkor „B” vizsgás már. A háború után párszor a sajókápolnai repülőtéren találkozunk vele, mert Huszthy Mihállyal együtt ott keresi a repülés lehetőségét.

A bánrévei repülőtér 1948-as nyitása után még mások a repülőtér parancsnokok, ő az 1950-es évek elején került az OMRE vitorlázó oktató, majd 1951-ben a motoros kiképző iskolájába. 1951-től már ő a bánrévei repülőtér parancsnoka és ezt a feladatot, kis megszakítással, egészen a repülőtér, illetve a repülőklub 1966-os bezárásig, megszüntetéséig ellátta.

Mohos Ferenc

(Szentimrefalva, 1909 – Miskolc, 1971)

Mohos Ferenc tanító, az ózdi élet évtizedeken át meghatározó személyisége volt. Nemcsak azért, mert a diákjai, cserkészei, sportoló százszámra ismerték, és szerették, hanem az aktív cserkészrepülésért is. Ezt éveken át folytatta és maga is repült, oktatott.

A család szerencsére megkeresett, és rendelkezésemre bocsátotta a cserkészrepülésével kapcsolatos iratokat, fényképeket. Mindezt nagyon köszönöm itt is és úgy érzem, ez a már megjelent könyvnek volt köszönhető, tehát nem írtam hiába. Ez nagyon-nagy megtiszteltetés nekem!

Életéről, a a repüléssel kapcsolatos fejezetekben sok minden felvillant már, itt azonban közzéteesszünk még emlékeket.

„Rendhagyó életrajz

Hatvanon túl többször elgondolkoztam, vajon ki ismer engem pontos tényekkel, családi, baráti és munkatársi emlékekkel, bennem rögzült, másokat is érintő történetekkel? Vajon érdekelnek-e valakit az általam csak bevillanásoknak nevezett emlékképek sora? Fontos, érdekes lehet-e ez másnak is rajtam kívül, vagy csak egy önmutogatás, öncél vezet mindezek teljesség igénye nélküli rögzítéséhez? Manapság számomra a korszellem szerinti, de hátborzongató kérdés mellett: mi előnyöm és főleg milyen anyagi haszon eredezik a tények és történetkéik rögzítéséből? Kénytelen vagyok ezeket is leírni, mert szemtől-szembe megkaptam ezeket a kérdéseket a közelmúltban, családi történések emlegetésekor. Miért nem bombáz az utánam jövő generáció kérdésekkel, családi legendák megismerése utáni vágyakkal? És jön a beismerés: én sem faggattam az „ősöket” elődeik, de még a rájuk vonatkozó, életük történéseit megismerő kérdésekkel sem! Most már késő, elmentek mindnyájan, elvitték a hétköznapi és ünnepnapi, tényszerű és meseszerű történetkéiket, s mi, az itt maradottak pedig évről - évre feltesszük egymásnak ugyanazon kérdéseket: te hogyan tudod? Mire emlékszel? Mit mondott neked? Én nem úgy emlékszem! Tévedsz!

Sok-sok tényyszerű adat van rögzítve itt-ott, pontos feltárásuk, pontosításuk sem egyszerű, hiányzik belőlük a valós élet, amit tovább lehet fűzni, indaszerűen tekergetni, pontosítgatni, kapcsolódó történetekkel közösen bővíteni, melyek esszenciája aztán bennünk véglegesen raktározódik, úgy, hogy eredetét már magunk sem tudjuk pontosan.

Édesapánk, Mohos Ferenc (szülei: Mohos Ferenc, 1884 Halimba, Bóday Gizella, 1887 Öcs) 1909 június 8-án született Szentimrefalván, második gyermekként követte a tőle három évvel idősebb Zoltán bátyját, aki még Zalagalsán született. Két éves volt, amikor 1911-ben Szentbékállára költöztek az akkor újszülött első hűgával, Gizellával. A többi testvére, így Aranka (1913), Tivadar (1914), Rózsika (1919), Elvira (1920), Ottó (1923) és Piroska (1925) már Szentbékállán születtek. Az igazi gyermekkorát így ebben a faluban töltötte a szépen gyarapodó család csemetéivel együtt a helyi tanítói lakásban. Ennek a korszaknak történetkét az 1950-es években sokszor hallgattuk, melyeket igazi pedagógusként nagy átéléssel, színesen és meseszerűen adott elő. Soha nem beszélt keserűen – élete hátralévő, beteg éveiben sem – a háború és hadifogsága borzalmait is beleértve, az ötvenes, hatvanas évek szellemi és anyagi nyomorúságos megpróbáltatásai ellenére. Talán ezzel minket, gyermekeit védett az egészen bizonyosan számára erkölcstelen és logikátlan zavaros világtól? Jól tette? Nem tudom felnőtt fejjel sem eldönteni. Én nagyszerűnek tartom a szárnyai alatti korszakomat, melyet teljes összhangban biztosított Édesanyánkkal egyetértésben!

Kisgyerekkora tanítójaként Kiszling (Pál) tanító urat emlegette. Ezzel kapcsolatban kételyeim vannak: a múlt homálya takarja a tényyszerűeket, vagy Kiszling úr csak mint apai kolléga járt náluk gyakran, hiszen nagyapám Szentbékállára híres, ma is emlegetett tanítója volt és nem hinném, hogy a faluban egy időben két tanító is működött volna.

Gyerekkori játékaikról – „szánkózás” a hegyoldalon napraforgószárból tákolt alkotmánnyal, „gyalogút taposás” Károly bácsival, a falu együgyű öregjével (soha nem mondta, hogy bolond) a frissen vetett határban, édesapja által a gyerekeknek vásárolt Muki nevű kivénhedt cirkuszi pónilóval való szekerezésekről, a balatoni fürdőzésekről, Tomor Ferkó nevű béresük különféle nevetséges kalandjairól, stb. – gyakran anekdotázott igazi átéléssel, jókedve ránk ragadt, nagyokat hahotázva, könnykicsordulásig.

Tíz éves korában a közeli Keszthelyre került a premontrieiek gimnáziumába. Tátott szájjal figyeltem azt a szeretetet és nagyrabecsülést, mellyel a szerzetes tanárokat illetve az iskolával együtt. Kosztos diák volt a gyermektelen tapolcai postamesternél néhány társával együtt.

Ötödikes gimnazista volt – az évre nem emlékszem –, amikor Bajára került az Állami Tanítóképzőbe követve bátyját és édesapja hivatását. A kamaszfiú előtt kitérte a világ, hiszen oda utazni kellett, egyívású legénykéekkel szigorú kollégiumi elhelyezéssel. Alacsony termetű, jó fizikumú, igazi tornászalkatú volt, így hamar bekapcsolódott a képzőben vélhetően magas színvonalú testnevelő-torna képzésbe is, mely aztán életét haláláig meghatározta. Többször részt vett az akkori ún. KISOK (Középiszkolai Sportkörök Országos Központja) által szervezett versenyeken jó eredménnyel. Olyannyira rajongott a tornáért, hogy Sasi (Sasváry?) becenevű társával a Baján az időben sátrat vert vándorcirkusz artistáit látván, jelentkeztek a cirkusz-igazgatónál: ugyan már vegye be őket is a társulatba! A befogadás igenlő válasza után azért

jól nevelt fiúként csak megírta a tényt az akkor már Veszprémben lakó édesapjának: én légtornász leszek! Mondanom sem kell, hogy édesapja vonatfordultával személyesen megjelent Baján: Fiam, én ebben nem kívánlak megakadályozni, de ha már megkezdted a finanszírozással a tanítóképzőt, tessék befejezni! Természetesen a képző befejeztével, tanítói oklevél és egy-két év képzős tapasztalattal már nem akart légtornász lenni.

Azt hiszem, 1926-ban indult hazánkban a rendszeres rádióadás. Gyakran emlegettem amikor én is elkészítettem a fiúgyerekhez illő első detektoros rádiómat –, hogy az egész képző pissenés nélkül ült a tornateremben, és szájtátva hallgatta a sercegve-recsegve szóló, emelvényen elhelyezett kezdetleges rádióból az akkor még csak egyenes adású zongorajátékot.



1929-ben képesítőzött, azaz szerezte meg a tanítói oklevelét. Többszöri költözködésünk valamelyikén tűnt el az általam is ismert tablóképe: a szokásos tanári kar és végzősök képei egy tövishatárokkal kirakott trianoni-Magyarországra rakva, az egész képet pedig egy Nagy-Magyarország határait képezte rózsafüzér keret fogta egybe. Sokáig megvolt a képzőbeli szépírás füzeté számomra felfoghatatlanul precíz, és látványos, kaligrafikus betűkkel és írásjelekkel teleírva. Ma is csodálattal nézem saját és kora pedagógusainak kézírását, így szintén tanító végzettségű Édesanyámét is! Gyönyörűen dedikálta utolsó éves képzőbeli Bibliáját, beleírva: Mohos Ferenc tanítójelölt.

1929-ben pályázat útján az akkori Magyarország egyik legnagyobb cégbirodalmának, a Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmű Rt. salgóbányai iskolájába került mint tanító. Alkalmazása, pályázatnyertessége a tornának köszönhető, mert olyan tanítót kerestek, aki eredményekkel bizonyíthatóan a testnevelésben is kiváló. Egy év után átkerült az Rt. -hez tartozó ún. ózdi társulati iskolába, a környéken méltán híres Gyártelepi iskolába. Ez a magániskola volt az ország első nyolc osztályos általános iskolája! 1964-ig több, mint 30 éven át ebben az iskolában tanított, nemzedékek nőttek fel kezei alatt.

Ózdon azonnal bekapcsolódott az akkor még 7500 lakosú nagyközség sportéletébe, melyhez biztos háttérrel nyújtott a „RIMA”, ahogyan a köznyelv nevezte a vasmű tulajdonosát. A kor tanítói életéhez, a mai szóval hobbijainak megvalósításához magániskolai tanítói fizetése átlag fölötti lehetőséget biztosított. Nyarait rendszeresen a Balaton-felvidéki családi kötődésit is használva saját vitorláhajójával, többször váltott, márkás motorkerékpárjaival a tónál töltötte.

Ózdon az akkori korban extrának számító sporttevékenységeit hasonló beállítottságú barátaival együtt valósította meg, így a kedvenc szertorna mellett hangsúlyt helyezett a síelésre és a vitorlázó (ahogyan akkor mondták: mótör nélküli) repülésre. A vitorlázó repülőgépeket a gyár műhelyeiben helyi szakemberekkel együtt készítették, s repültek azokkal. Egy komoly baleset, dugóhúzóban történt lezuhanás sem vette kedvét, tovább csinálta. Sőt az 1930-as években a gödöllői repülőtéren (ahogyan mondta: a Kormányzó úr fia, Horthy Pista vezetete repülőtéren), elképzelhető, hogy milyen áron és elit társakkal együtt, alapfokú „mótornélküli repülőgép vezetői engedélyt” szerzett. A repülési naplóját néhány fényképpel együtt nagy becsben tartom és őrzöm.

A háború zivatarát ő sem kerülhette el. Nem tudom, hogyan tudta mégis a szolgálati helyeit úgy „megválogatni”, hogy kedves sporttevékenységeivel is foglalkozni tudjon. Mint tanító, „karpaszományosként” szolgált, kezdetben a saját 500-as BMW motorkerékpárjával Miskolcon – ahogyan emlegette: a Hadtestnél – futárszolgálatot látott el. Fényképe az íróasztalom fő helyén a motoron ülve, katonaruhában, tiszta és bizakodó tekintettel ábrázolja. Később az akkor elitekhez tartozó hegyivadásznak képezték ki a ma Kárpátaljához tartozó Máramarosi havasokban. Ott aztán a sítudását igencsak hasznosíthatta! A hadi cselekményekről soha sem beszélt, bezzeg a pompás síterepekről! Ma is fel tudom sorolni az általa bejárt oromokat, helyeket! Kötegnyi a megmaradt, akkori menyasszonyának, Édesanyámnak írt, nem egy esetben a helyzetről kritikus hangvételű levele. Hadnagyi rendfokozata volt a háború végére.

Az oroszok szülőfalujától néhány km-re a Dunántúlon fogták el, s vitték marhavagonban az Urálon túlra, Szibériába az Ob folyó tájékára, Omszk körzetébe. No, megérkeztünk az Anna-bálba! mondta, utalva július 26-i szibériai megérkezésükre. Soha, egyetlen szóval sem utalt vélhetően csak nekünk, gyerekeknek fogsága borzalmaira. Annál többet mesélt a mókás, tragikomikus „élményeiről”. Hogyan csináltak az Igaz szó fogolyújságból Gaz szót, hogyan rendeztek a lopni nem tudó és bátortalanoknak „tolvajiskolát”, gyűjtöttek mosott aranyat, melyet élelemre cseréltek, hogyan verte kancsukával (korbáccsal) az orosz tiszt öreganyó honfitársát, mert az szóba állt a foglyokkal, hogyan nem tudtak a magyarok saját érdekükben összefogni a japánok bezzeg összetartottak!, milyen sajnálatra méltók voltak a helyi „szabad” oroszok, stb. De azért éberem figyelték, hogy a szomszédos repülőtéren állomásozó gépekbe vajon elegendő üzemanyagot töltenek egy esetleges szökéshez. 1947 őszén érkezett haza, Ózdra, ahogyan hosszú hónapokon át ígérte a hadifogoly postai levelezőlapra nyomtatott hazug szöveg: Sztálin és Rákosi jóvoltából hazajövünk! Meghatódottság nélkül ma is nehéz kézbe venni a megmaradt, nálam lévő levelezőlapokat. Akkor három éves Márta nővérem és felesége, Édesanyánk, Opavszky Márta várta az állomáson: Nézd, ott jön, ő a te Édesapád!

Tanítóskodását folytatta a kényszerű szünet után Ózdon, ugyanazon iskolában, ahová Édesanyánk a háború alatt került helyettesíteni a hadba vonult férfiakat. A gyár szép, polgári lakásában laktak, ahová én is születtem 1948-ban, majd hűgunk, Judit 1950-ben.

Mohos tanító úr a nagy és baráti Szovjetunióban olyan „iskolát”, ma inkább úgy mondanánk, hogy agymosást, kapott – mondták, (hazudták) és talán hitték is az akkor már a vörös eszme vezérelte helyi vezetők –, hogy pedagógus szakszervezeti vezetőnek tették meg. Ettől a posztól az első adandó alkalommal, még pedig beiratkozott a Pécsi Pedagógiai Főiskolára indokkal sikerült megválni. A főiskola testnevelés szakát végezte el levelező szakon. Akkor már a 40-es éveiben járt, jelentős oktatási tapasztalattal és gyakorlattal. Vizsgái rendre olyan jól sikerültek, hogy marasztalták, legyen Pécssett oktató. Ismeretes, hogy akkoriban Jugoszláviával, a láncos kutyának mondott Titóval nem volt felhőtlen az ország viszonya, így maradtunk Ózdon. És miért nem kapott az akkor dicsőségnek mondott vörös diplomát? Egyetemista koromban többször mesélte nevetve: hát elvtársnak tituláltam a marxizmus-leninizmus vizsgán Trockijt! Akkoriban egy szovjet-orosz név után automatikusan elvtárs járt, vagy oda illesztette az ember (Trockij Sztálin ellenlábas volt). Így diplomájában minden tárgy jeles, de marxizmus: elégséges.

Ózdon folytatta élete meghatározó kedves hobbiját, a tornát. Az Ózdi Vasas (később Kohász) Sportegyesület torna szakosztályát vezette, edzősködött: délelőtti iskolai tanítás, délután-este hetenként többször edzés, vasárnap sokszor megye szerte verseny. Hihetetlenül szerezte, egy-egy tanítványának jobb eredménye büszkeséggel töltötte el.

Mindezek mellett városi-járásai testnevelési szakfelügyelő is volt. Hetenként legalább kétszer, többnyire kerékpárral, sokszor gyalogszerrel járta az ózdi járás sokszor osztatlan, tornaterem nélküli iskoláit és adta át főleg a kisgyermek testnevelés tanítási módszereit akkoriban leginkább képesítés nélküli tanítóinak. Erről a módszerről írt egy könyvet saját rajzaival illusztrálva. A könyv az akkori hatalmasságok miatt (ugye beveszel engem is szerzőnek?) kézirat maradt. Néhány éve fiatal testnevelő barátomnak megmutattam. Látva azt, feddően szólt: Zsolti bátyám, miért nem mutattad korábban, hogy fel tudtam volna a diplomamunkám készítésekor használni!

Született és édesapjától örökölt rajz tehetség volt. Becsben tartjuk egy-két képvázlatát, kisplasztikáit és a hadifogságról készített vicces rajzait.

Nyaranként rendszeresen szervezte kollégáival az iskolai sátoros nomád táborokat, tette ezt cserkésztapasztalatai és gyerekszeretetéből, önzetlenül. Nem emlékszem, hogy mindezt bármilyen ellenszolgáltatást kapott volna. Olyan sikerrel végezte ezt a feladatot is, hogy az akkori-ötvenes-hatvanas évek!-tanítványai ma is időnként nosztalgia táborra gyűlnek össze. Legfiatalabb volt tanítványai is 60 körül járnak!

Nekünk, gyerekeinek lehetősége szerint a legtöbbet adta. Mindegyikünket egymástól jelentősen különböző útjainkon támogatott, elképzeléseinkbe nem szólt bele. Én mindig éreztem az igazi apai támogatását, lelkesítését. Sajnos, 1964-ben, 55 éves korában szélütés érte, melyből ugyan felgyógyult, de korábbi tevékeny életét nem tudta folytatni, töretlen életkedvét nem nyerte vissza. Értelmes életszakaszaira tekintve az 1945 előtti lehetőségei messze meghaladták a pártállami időszakét, talán betegségéhez ez is hozzájárult. Egy felnőttnek 40-es 50-es évei kell, hogy a teljes, maximális tevékenységet kihozza az emberből, amennyiben szellemi és anyagi szabadságban él. Ez utóbbiak ekkor már nem adták meg neki. 1971 szeptember 27-én távozott a földi világból. Sírja a miskolci Mindszenti Katolikus temetőben van.

Az Ózdi Vasas helyi újság nekrológiájában többek között írta:

„Három évtizeden keresztül vezette, nevelte az ózdi ifjúságot. Életét a gyárváros fiataljai töltötte ki. Igazi pedagógus volt.” „Mohos Feri bácsi nem egy nagyszerű tornászt nevelt a sportkör, a város, a haza számára. Ő maga is életkedvvel telített kiváló sportoló volt. A tömegsport-mozgalom ózdi kezdeményezőjeként emlegetjük ma is.

Mohos Zsolt

2012. április hó”³¹⁶

„Az 1930-as évek ÓVTK sportági vezetője Hercsik László volt, személyében összpontosult a nagy szaktudás, az elhivatottság és atlétikáért való lelkesedés. A következő másfél

³¹⁶ A Mohos család engedélyével.

évtized során a főbb állomásokat az atlétikai pálya átépítése, valamint a szakmai munka előrelépése jelentette. A Vasgyári Iskola két kiváló pedagógusa – Kardos Alajos, Mohos Ferenc –, valamint az Ózdra emigrált lengyel Stefan Nowosielszki révén komoly edzői munka folyt az Észak-magyarország

egyik legjelentősebb egyesületévé vált klubnál. Stefan Nowosielszkiről azt kell tudni, hogy műszaki tanulmányai mellett – kohómérnök volt – kiváló atlétaként tagja volt Lengyelország atlétikai csapatának az 1936-os berlini olimpián. A megismert adatok szerint ott a 110 méteres gátfutásban csak a selejtezőig jutott, ám az ÓVTK első szakképzett edzője volt ózdi tartózkodása idején. A korszak két kiemelkedő versenyzőjéről külön említést kell tenni. Doros Béla személyében egy kiváló rövidtávfutó aratta a sikereket az 1936-ig terjedő versenyzői időszakban.

A 100-400 méter közötti síkfutó számokban rajthoz állása meghatározó volt, ahogy akkor neveztek „Észak-Kerületben”. Doros jelenléte esetén volt eset arra, hogy többen visszaléptek, éremgyűjteménye nagyon „komoly” volt. A másik nagy egyéniség Finta József, aki 1934-ben – a honvédségtől történt leszerelése után – Ózdon vállalt munkát. Elkezdődött egy több mint negyed századon át tartó „Finta-korszak”, mely során közép- és hosszútávon elért sikerei mellett igazi példaképet jelentett az ózdi atlétika több generációjának. A negyvenes évek krónikájához tartozik még a Sporttelep újabb átépítése, a Vasgyári Iskola melletti Levente Otthon megépítése, melyhez tornacsarnok is készült. Megoldottá vált a téli „alapozás”, felkészülés, és az adott körülmények között Ózd megrendezhette a Rimai Olimpiát. Az 1941. szeptember 6-7-én megrendezett versenyen az RMST telephelyeinek, illetve azok egyesületeinek sportolói mérték össze tudásukat. Az atlétikai versenyszámok pontversenyének győztese ugyan Győr csapata lett, de a mögötte végzett ÓVTK versenyzők – mindkét korosztályban – nagyszerűen helytálltak.”³¹⁷

„ ... Az ózdi gyári iskolában Mohos Ferenc testnevelő tanár keze alatt kezdett rendszeresen sportolni. Kézilabdát 1957-ben, nyolcadikos korában vett először a kezébe, amikor Petróczy Lajos az új sportághoz, a kispályás kézilabdához toborzott srácokat. Marosi – a József Attila Gimnázium tanulójaként – már 14 éves korában a felnőtt csapattal készült...”³¹⁸

³¹⁷ A SPORTOK KIRÁLYNŐJE ÓZDON, AZ ÓZDI ATLÉTIKA TÖRTÉNETE 1910 – 2010
[https://hu.wikipedia.org/wiki/Marosi_Istv%C3%A1n_\(k%C3%A9zilabd%C3%A1z%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Marosi_Istv%C3%A1n_(k%C3%A9zilabd%C3%A1z%C3%B3))

³¹⁸ Marosi István (Ózd, 1944. április 5. – Ózd, 2018. január 31.)[2] olimpikon, magyar válogatott kézilabdázó.
[https://hu.wikipedia.org/wiki/Marosi_Istv%C3%A1n_\(k%C3%A9zilabd%C3%A1z%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Marosi_Istv%C3%A1n_(k%C3%A9zilabd%C3%A1z%C3%B3))

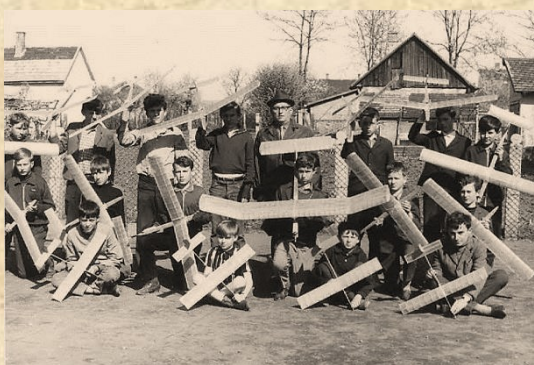
A szerző

„A megismerés nem részekre bontást, nem magyarázatot jelent. Hanem látást.”³¹⁹

1951-ben születtem Bánrévén. Mind a Magyar „Tőkés”, a Rónaföldi (Ruszin), mind a Bakó család révén a vasúthoz kötődünk, ekkor már nagyjából 60 éve.

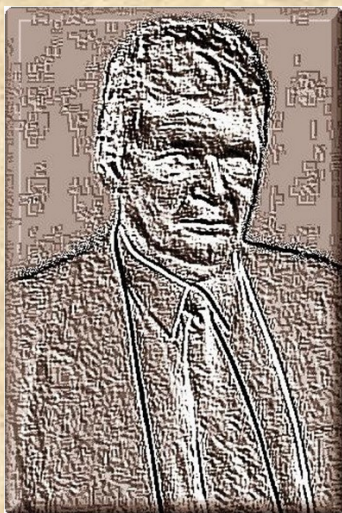


Iskolában fejeztem be. Középiskolai tanulmányaimat a Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola bányászati szakán végeztem és 1969-ben érettségiztem.



Az egyetemi tanulmányok előtt 1 évig katonai szolgálatot töltöttem Szege- den, a 21. önálló páncéltörő tüzérosztálynál (MN 3793).

1975-ben védtem diplomámat, a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán. Gépgyártástechnológus, szerszámozási szakos mérnök lettem. A középiskolai szakmai élmények hatására ezután a Borsodi Szénbányánál álltam munkába. Különböző helyeken és munkakörökben dolgoztam. A besztott mérnöki munkakörtől kezdve, majd 1982-től főmérnök-ként, a mélyműveléses szénbányászat minden gépészeti szakágát megtapasztaltam, egészen a vállalat 1993. év végi megszűnéséig. Ilyen módon az üzemviteltől, a tervezésig, a gépépítéstől, a nagyobb léptékű műszaki fejlesztésekig, mindenben volt részem és rálátásom. Nagyon sajnáltam a mélyműveléses szénbányászat megszüntetését, mert már az 1970-es 80-as években, a korszerű bányáinkban, európai színtű gépekkel, gépesítéssel, technológiákkal dolgoztunk.



³¹⁹ Antoine de Saint-Exupéry

1994-2004. között a *Nord Holding Kft* műszaki igazgatója voltam. Ekkor is a hazai mélyművelésű bányák műszaki és anyagellátási problémáival foglalkoztunk.

2004-től – súlyos betegség után – saját, egyéni vállalkozásomban (RZ TERV Mérnöki Vállalkozás) tervezek, szakértek. Folytatom, – amit már 1992-ben elkezdtem, hogy lehetőség szerint önállóan is segíteni tudjam a hazai bányászat munkáját, – mert akkor már világosan látszott, hogy a bányászattal kapcsolatosan mik a politikai szándékok.

2008-ban nyugdíjba vonultam, karkedvezményel, de vállalkozásában továbbra is folytatom a mérnöki munkát. Aztán a jogszabályi változások miatt nem lettem nyugdíjas, ismételten 2013-ban, immáron másodszor is, véglegesen nyugdíjba mehettam.

Az *Országos Bányászati és Kohászati Egyesület* tagja vagyok, amely szakmai szervezetkén, de az évszázados bányászati-kohászati hagyományok őrzőjeként is jelentős munkát végez.

Társaimmal, 1993-ban létrehoztuk a „*Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány*” -t, hogy továbbvigyük a szakma hagyományait, megoldásokat keressünk a jelenkor problémáira és a lehetőségekhez mérten támogassuk a szakma pályakezdő, fiatal mérnökeit.

Egyéb munkáim és elfoglaltságaim mellett helytörténeti, had- és repüléstörténeti, vasúttörténeti anyagokat gyűjtök. Folytatom a családi anyagok gondozását, rendezését.

A bányászatról, vasútról, repülésről írt, és az egyéb helytörténeti eseményekkel foglalkozó könyveim a *Magyar Elektronikus Könyvtárban* elérhetőek.

✓ Rónaföldi Zoltán: A „borsodi kooperáció” és Kazincbarcika építése

<https://mek.oszk.hu/19700/19709>

2019-09-06

✓ Rónaföldi Zoltán: Gondolataim, Nemere István: „Horthy István élete és halála” című könyvéhez

<https://mek.oszk.hu/17800/17870>

2018-02-23

✓ Rónaföldi Zoltán: Kandó Kálmán és a borsodi szénbányászat, valamint az „Imperiál-ügy”

<https://mek.oszk.hu/14300/14388>

2015-07-31

✓ Rónaföldi Zoltán: Kronológia. A borsodi és ózd vidéki szénbányászat fontosabb évszámai, eseményei

<https://mek.oszk.hu/12200/12230>

2013-12-07

✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... A borsodi - ózdvidéki ipar- és bányavasutak rövid története

<https://mek.oszk.hu/12300/12362>

2014-01-28

✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Adalékok Bánréve történetéhez

<https://mek.oszk.hu/13400/13487>

2014-11-14

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Adalékok Bánréve történetéhez, 1944. november 14.

<https://mek.oszk.hu/13200/13218>

2014-08-25

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek...Az Ózd-bánrévei sportrepülés és ejtőernyőzés története, 1945-1965

<https://mek.oszk.hu/12600/12697>

2014-04-02

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Az ózdi cserkészrepülés története, 1932-1945

<https://mek.oszk.hu/12100/12191>

2013-11-28

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Bánréve

<https://mek.oszk.hu/20000/20078>

2020-01-20

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Bánréve és a vasút

<https://mek.oszk.hu/14100/14130>

2015-05-27

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Emlékeim a Magyar Néphadseregről

<https://mek.oszk.hu/15900/15922>

2016-09-01

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Nyomozás egy 75 évvel ezelőtt történt esemény után

<https://mek.oszk.hu/20100/20151>

2020-02-11

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Páncélvonataink I.

<https://mek.oszk.hu/16400/16458>

2017-01-18

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Páncélvonataink II.

<https://mek.oszk.hu/16400/16461>

2017-01-18

- ✓ Rónaföldi Zoltán: Páncélvonataink III.

<https://mek.oszk.hu/16400/16481>

2017-01-25

Az egyéb munkákról az *RZ TERV* honlapja <http://rzterv.atw.hu/> és az *ORCID* <https://orcid.org/0000-0002-0968-6593> adhat tájékoztatást.

Hiszem, hogy az elődeink munkája, tehetsége, szorgalma nélkül ma nem tartanánk itt. Sokkal előbbre lehetnénk, ha hazánkat sok súlyos megpróbáltatás nem érte volna az elmúlt évszázadokban, de amit elődeink tettek az nem kevés.

Amikor ezt a könyvet ajánlom a repülést és a történelmet szerető olvasóknak, mindig *Norman Mailer* gondolata jut eszembe, mert egyetlen ilyen munka sem lehet soha tökéletes és befejezett!

*„ A tudományos kutatásnak mindig az a vége,
hogy hirtelen több probléma is felbukkan ott,
ahol korábban csak egy volt. ”*

Név- és tárgymutató

„	
„A” vizsga	7, 145, 217, 218
„B” vizsga	8
„Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány”	271
„C” vizsga	117, 157, 219, 220
„Csaba”	191
„Giustizia per l’ Ungheria”	217
„Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap”	78
„Igazságot Magyarországnak!”	217
„Legfelsőbb Elhatározás”	68
„lengyel Balbo”	38
„Potya”	109
„Somsály”	188, 214, 219
„származási igazolás”	135
„Szébb Jövőt!”	64
„Szikra”	214
„Szöcske”	106

1

1921. évi LIII. törvénycikk	63
1939. évi II. törvénycikk	63
1944. október 31.	177

2

248. "Vas" cserkészcsapat	190
248. "Vas" fiú cserkészcsapat	187, 194
259.620/1945.IV.14.BM	178

5

52000/1924. V.K.M.	64
5520/1941. M. E. sz. rendelet	73

7

794. számú „Szittyá” cserkészcsapat	165
-------------------------------------	-----

9

9000/1924. sz. V.K.M. rendelet	63
--------------------------------	----

A,Á

A - 0701	214
A-0701	188, 217
A-0702	188, 217
A-0703	188, 219
Aero Ever	119, 121, 148, 197, 198, 199, 203, 204, 208
Aero Ever Kft	77, 119, 169, 197, 203
Aero Szövetség	154, 220, 223
Akasztó hegy	153
Alagi Központi Kísérleti Üzem	199
alapfokú, kiképző vitorlázógép	203
Alexander Lippisch	185, 186, 189, 190
Algyó	175
Almási László	198
Almásy László	198
amerikai vadászgépek	176

Antoine de Saint-Exupéry	185
aranykoszorú	209
Avia-info	149, 150, 188, 191, 202, 207

B

B. Stenge Csaba	90
B-0701	218
Babós Sándor	155, 157, 223
Babus Elemér	157
Babus Sándor	105
Bacsa István	119
Balázs Gábor	105
Bánhidi Antal	259
Bánhidny Antal	106, 217, 218
Bánréve	164, 176, 177, 190, 195, 270
Bánréve - Sajórecske	176
bánrévei repülőtér	123
Bánszállás	162, 223, 224
Bárczi Béla	157
Bárczi László	157
Bartha Károly	136, 239
Básti József	105, 128, 130, 141, 151, 152, 154, 155, 157, 163, 164, 166, 174, 175, 176, 178, 183, 190, 195, 221, 222, 225, 262
Básti Sándor	157
Básti Simon	105
Béldy Alajos	70, 140, 221
Bencsik József	157
Beniczky Lajos	105, 106, 173, 180
Bernard Mátyás	189, 217
Bernárd Mátyás	216
Bervavölgyi cserkészpark	59, 147
Bezmiechowa	35, 37
Bogdanovics Kálmán	51
Bogyay Kamill	16, 121
Bollmann Béla	151, 223
Bolyok	224
bolyoki szőlődomb	153
Borbély Maczky Emil	85
Borbély-Maczky Emil	135
Borján József dr	101, 170
Borsod, Gömör és Kishont vármegyék Hivatalos Lapja	82
Borsodi Géza	157
Borsodi István	105, 141, 157, 183, 262, 263
Borsod-megye Modellező Szakkör	117
Bretán József	141, 157, 163, 174, 183, 224
Budaörs	123, 124, 216, 219
Budapest	112, 115, 149, 186, 187, 189, 190, 193, 194, 222, 227, 239
Budapesti Közlöny	169, 255
Budapesti Nemzetközi Vásár	198
Buick	165
Buick személygépkocsi	223
BUICK személygépkocsi	152
Buris Jenő	105, 141, 183, 262
Buttykay Béla	259
Bü-181 (Bestmann)	90
Bücker Bü-131 (Jungmann)	90
Bücker Jungmann	123
Bükk- és Mátravidéki Aero Club	108
Bükk-Mátra vidéki Aero Club	188

Bükk-Mátravidéki Aero Club ..91, 110, 135, 165, 216, 217
B-vizsga..... 209

C

C-0701 196, 214, 219, 220
centeri nagyvölgy 153
Cieszyn 31, 112
Cimbora 8, 148, 169
C-Pilis 212
Czajka 33, 35, 36
Czékus Erzsébet 199
Czirmay Zoltán 45, 123, 126, 139
Czuczor Miklós 105, 157, 163, 165, 166, 167, 174, 224

Cs

Csaba 214, 218
Csanádi – Nagyváradi – Winkler 151
Cseke Viktor 105, 141, 157, 174, 183
cserkész 39, 112, 151, 165
cserkészcsapat 187, 188, 190, 194, 217, 219, 222, 224, 225
Cserkészotthon 129, 219
cserkészrepülés 2, 117, 168, 184, 215
cserkészrepülő 32, 112, 116, 130, 143, 144, 145, 148, 149, 150, 163, 165, 166, 222, 223, 224, 225
Cserkészrepülő 219
Cserkészrepülő felvarró 31
cserkészrepülőök 36, 37, 193, 194
Csermely Károly 197
Csoll Tibor 105, 157
csörlő 7, 162
csörlőrendszerű kiképzés 152

D

Danovszky Ferenc 46
Danuvia Rt 197
Daubner János 108
Deák Jenő 105
Debrecen 232
Dékány András 30
delfinezés 150
Derenkó József 157
Dongó 186
Dr Széll Endre 219
Dr. Blasszauer Róbert 140
Drevota László 183
Dunajec 36, 37

E,É

Edmund Schneider 192
Egyiptomi Repülő Klub 198
Éles Jenő 188
EMESE B 197
Érd 150, 223
Esztergom 16, 23, 24, 27, 52, 101, 109, 119, 121, 187, 190, 197, 203, 208, 220, 221
EWD-8. 36

ezüstkoszorú 209

F

Fábián András 106
Fábián Sándor 16, 84
FAI 150, 252
Faragó F. Gyula 216, 218, 219, 254, 256
Faragó Gyula 254, 255, 256, 257
Farkas Ferenc 74, 75, 157, 162, 168, 183, 223
Farkas István 141, 157, 183
Farkashegy 190
Fekecs Gábor 155
Fekete János 105
Felsőszilécia 33
Film Alap 79, 235
fődarabos 198, 203
Fritz Stamer 185, 186, 189, 190

G

Gajdos Aladár 157
Gajdos László 109
gépek33, 36, 149, 153, 186, 187, 188, 190, 193, 194, 196, 213, 217, 232, 233, 236, 237
Gerle 125, 128, 217
Gibás Andor 102
Gice-Lice 162
Gioventu Italiana del Littorio 78, 234
Gliders in Hungary 185, 189, 192, 193, 195, 198, 199
GLIDERS IN HUNGARY 187, 190, 194
Golesow 36
Goleszow 31, 35, 112
Goleszów 31
Góra Tadeus 37
Gö-1-Wolf 194
Gödöllő 197
Gödönyi Ottó 105
Göppingen r endszerű zuhanóféklap 208
Gőzmalom 106
Grubert János 119
Grunau 39, 192, 193, 194, 218
Grunau Baby . 39, 145, 149, 164, 181, 192, 193, 195, 196, 218, 219, 220, 223, 224
Grunau Baby-IIA 192, 194
Grunau Baby-IIb 194
Grunau Babyv 155
Grunau-Baby 162, 196
Grunau-Baby II.a 214
gumikötél 35

Gy

gyakorló vitorlázó repülőgép 208
gyakorlógép 197
Gyöngyös 187, 190, 193
Győri Aero Club 110
Gyulai Edelsheim Ilona 205

H

HA – 1072	207
HA – 3040	163, 212
HA-1072	143, 214, 220
HA-1073	143, 207, 214, 220
HA-2039	143, 154, 166, 202, 214, 222, 224
HA-3010	196, 220
HA-3040	164, 214, 224
haderőnkívüli repülőképzés	137, 138
halálos baleset	173
HA-MAC	149
HA-MAK	150
hangár	153, 208, 217, 224
hangármester	157
Hardi Árpád	217, 218
Hármashatárhegy	39, 205, 219, 221
Hármashatár-hegy	51
Hármashatár-hegy	52
hármashatárhegyi repülőtábor	59, 147
Harmath Izabella	199
Háromnézeti rajz	200
háromszög	38
Háry László	147, 175
Hayer László	218
HD-22	149, 150, 223
Hefty Frigyes	16, 19, 119, 120, 154, 208, 216, 217, 218, 220, 259
Helsinki olimpia	151
Hirth	194, 208
Hitler	32
Hlavács László	157
HMNRA.	59, 77, 80, 82, 85, 86, 90, 91, 98, 101, 105, 109, 122, 123, 134, 136, 140, 142, 147, 148, 162, 167, 174, 175, 178, 220, 221, 222, 223, 224, 225
Hol's der Teufel	145, 180, 189, 191, 214, 218
Holci	189, 190
Hol's der Teufel	189, 190, 197
Homonnai József	223
Homonnay József	164
Honvédelmi Minisztérium	63, 68, 175
honvédség	78, 234, 235, 236
Horthy István. 4.	75, 82, 86, 127, 136, 147, 151, 152, 159, 161, 223, 271
Horthy István Vitorlázó Telep	44
Horthy Miklós.	34, 44, 74, 77, 78, 79, 82, 101, 105, 109, 116, 118, 119, 123, 124, 125, 126, 127, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 146, 147, 158, 162, 173, 175, 220, 223, 234, 235, 236, 237, 239, 262
Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap	75, 78, 79, 81, 84, 85, 86, 109, 118, 123, 136, 234, 235, 236
Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap	77, 78, 82, 105
Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA)	77, 82, 105, 109
Horthy Miklós Repülő Alap	34, 70
Horváth Balázs	150
Horváth G.	157
Hosszú István	216
Hradil Vilmos	106
Hudák Ferenc	154, 157, 224
Huszthy Mihály	51, 52, 105, 119, 123, 148, 157, 168, 176, 183, 221, 223, 225, 259

Huszty Mihály	260
---------------	-----

I,Í

Icarus Iskola	218
Id. Rónaföldi Zoltán	189
Időtartam	220
Ifj. Tolnai Lajos	252
ifj. Tolnay Lajos	216
ifjulevente	68
Ifjúság Honvédelmi Nevelése és a Testnevelés Országos Szervezete	70
Ifjúság honvédelmi nevelése és a testnevelés országos vezetése	140
IHNETOV	70, 140, 221
II. világháború	32, 177
Ikarus repülőiskola	197
iskola vitorlázógép	189, 196
iskola-vitorlázógép	197
ISTUS	194

J

jamboree	38, 259
Jancsó Endre	106, 123
Janka Zoltán	197, 217
Jelenia Gora	192
Jenicsek Tibor	105
Jereb G	200, 208, 210
Jereb Gábor	197, 199, 203, 208
Juhász János	157, 174, 183

K

Kajuk Gyula	5
Kálmán Tibor	32, 39
KALOT	73
Karakán	75, 180, 181
Kardos Alajos	268
Karsay Endre	133, 134
Kassa	38, 162
katapultszerű kifutók	35
katonai lajstrom	102
katonai szállító vitorlázó repülőgép	101
Kegel Flugzeugbau Kassel	186
Kemény Sándor	106
Kenese Waldemár	175
Képes Pesti Hírlap	24, 25
Képviselőházi napló	78, 230, 232, 234, 235
kétkormányos	7, 8, 199, 209
Kevély	169, 180, 181
Kézi csörlő	167
KIE	73
Kiel	75
kiképzés	221
kiképzési szabályzat	8
Kimutatás, 1942. augusztus 25	156
KIOE	73
Kisbarnaki Farkas Ferenc	74
KISOK	73, 264
KLE	73
Komar	33, 36, 38, 114

Komár.....	38
Komar-bis.....	36
Komjáthy Aladár.....	257
Komjáthy Antal.....	157
Konkoly-Thege Miklós.....	252
Korényi Lajos.....	256
Kóródi Miklós.....	157
Korompay Győző.....	108, 109
Kovács Endre.....	217
Kőalja.....	153
kőaljai tető.....	153
Kökény Béla.....	16, 51, 84, 119, 260
Köntös László.....	105, 157
Központi Vitorlázó Telep.....	125
Kranich.....	150, 180, 181
kronológia.....	215
Kun Kálmán . 9, 16, 51, 107, 157, 162, 183, 216, 220, 221, 223	

L

L.O.P.P.....	31
lajstromjelzés.....	196
Légi események Bánréve légterében 1944. október. Amerikai vadászgépek alacsonytámadása 1944. október 21.....	177
Légi események Bánréve légterében 1944. október. Bánréve bombázása 1944. október 31.....	177
légi haderő.....	78, 230, 234
Legjobb siklószám.....	202, 206
Légügyi Hivatal.....	78, 192, 203, 234
Légügyi Hivatal Központi Orvosi Vizsgáló Intézet.....	15
Légvédelmi Liga.....	34, 234
lejtővitorlázás.....	189, 192
Lengyel Légvédelmi Liga.....	78
lengyel-magyar repülőtábor.....	31, 39
Lengyelország.....	33, 38, 112, 170, 192
Levente Egyesületek.....	63
levente ejtőernyős.....	222
levente intézmény.....	62
levente repülőképzés.....	76, 82
levente szervezet.....	63
leventeapród.....	68
leventeejtőernyős.....	101
levente-keret.....	72
leventelegény.....	69
leventerepülő.....	91, 101, 134
Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.....	31, 34
Liha Bertalan.....	255
Lilienthal.....	37
Lilienthal díj.....	37
Lingel.....	186, 187
Lingel bútorgyár.....	208
Lingel Bútorgyár.....	186, 187
Lingel János.....	216
Lingel Károly és Fiai Bútorgyára.....	186
Lipovszky Gyula.....	119
Lippisch.....	214
LOPP.....	31, 33, 34, 36
LÜH.....	44, 192

M

M22.....	180, 181
MAC.....	150, 216, 252
Madaras Aurél.....	119
MAeSz.....	124, 125, 126, 127, 197, 198
MAeSZ.....	218, 252
Magyar Aero Club.....	252
Magyar Aero Szövetség.....	44, 80, 82, 84, 101, 109, 135, 136, 139, 147, 170, 175, 217, 221, 229, 234, 239, 252
Magyar Aero-Szövetség.....	229
Magyar Cserkész.....	22, 24, 31, 69, 112, 115
Magyar Cserkész Szövetség.....	31, 112, 115
magyar cserkészek.....	33
Magyar Cserkészszövetség.....	62, 140, 216
Magyar Egyetemi és Főiskolai Hallgatók Országos Szövetsége.....	73
Magyar Elektronikus Képkönyvtár.....	129
Magyar Elektronikus Könyvtár.....	271
Magyar Élet.....	109, 257, 259
Magyar Honvédelmi Sportszövetség.....	70
Magyar Honvédelmi Szövetség.....	70
Magyar Jövő.....	59, 85, 107, 135, 136, 148, 188, 257
Magyar Királyi Államvasutak.....	193
Magyar Királyi Fémipari Középiskola.....	189
Magyar Királyi Posta.....	80
Magyar Országos Véderő Egylet.....	186
Magyar Posta.....	146, 147
Magyar Repülő Szövetség.....	252
Magyar Repülőgépjavitó Üzem.....	192, 194
Magyar Szabadságharcos Szövetség.....	70
Magyar Szárnyak .9, 13, 16, 19, 20, 21, 39, 44, 47, 75, 76, 86, 118, 121, 124, 127, 133, 134, 140, 141, 173	
Magyarország.. 63, 74, 75, 82, 83, 90, 119, 121, 128, 170, 172, 233, 254, 265	
Major Béla.....	105, 162
Makra Pál.....	105, 157
Marosi István.....	268
Marosújvári Gyula.....	144, 221
Marosújváry Gyula.....	129
Matolcsy László.....	64
Mauks László.....	105
MÁV.....	228
MÁVAERO.....	193, 194
Max Kegel.....	186
MEFHOSZ.....	73
Meise.....	150, 151, 169, 180, 181
Mérai Horváth Róbert.....	180
Méray Horváth Róbert.....	149, 151, 173, 223
Méray-Horváth Róbert.....	177
Meteor.....	188, 214, 217
MHK.....	70
MHS.....	70
MHSZ.....	70
Miklós László ... 51, 59, 112, 114, 115, 116, 140, 144, 145, 149, 150, 154, 155, 157, 166, 168, 183, 216, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 261	
Miskolc.....	188, 190, 232
miskolci Fa- és Fémipari középiskola.....	189
miskolci sportrepülés.....	32, 117
Mitter.....	197, 198
Mitter Imre.....	145

Mitter Lajos	119, 169, 197
Mohos család	267
Mohos Ferenc.....	129, 143, 144, 145, 158, 177, 183, 217, 218, 219, 220, 222, 263, 264, 265, 268
Mohos Zsolt.....	129, 178, 267
Mokri Gyula	157
Molnár (Hardi) Árpád	189
Mórász Béla.....	157, 217, 223
motornélküli repülés vizsgafeltételei	17, 19
motoros sportrepülés.....	229
MOVE	16, 118, 180, 186, 216, 217, 232
MOVERO. 16, 119, 121, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 216	
MOVERO Gyöngyös	193
MÖHOSZ.....	70
MRSZ	252
MSrE	149, 150, 187, 223
MSZHSZ	70
MTI	255, 256
Munkára, Harcra Kész	70
Murányi Ilona	121
Murányi testvérek	121
Murányi Valéria	121
Műgyetemi Sportrepülő Egyesület.....	187, 229
Müller Imre	119

N

Nagy Gábor.....	98
Nagy László.....	105
Nagy Mihály.....	157
Napi hírek	255
Nemere	29, 150, 152, 180, 181, 271
Nemere János.....	28
Német Birodalom	171
Németh József	168, 217, 218, 219, 222
Németh Péter.....	260
Németország	90, 116, 170, 171, 192, 230
Nemzeti Repülőalap	148
Nemzeti Ujság	24
Neuschloss Ferenc.....	252
Noszvay István.....	31
Nowosielszki.....	268
Nowy-Sacz	36
növendék.....	7, 8, 34, 35, 185
Növendék	185, 186

O,Ó

oktatásvezető.....	157
oktató	7, 8, 37, 78, 123, 157, 203, 234
Olaszország.....	78, 234
OMRE	199
Orlik.....	36
Orlik-bis	36
Országos Központi Modellező Műhely	71
Országos Levéltár	167
Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület ..	254
Országos Testnevelési Tanács	69
Országos Vezető	70, 71
OTT	64, 69
Óvári Antal	105, 141, 144, 157, 183, 219, 221
Óvári Gyula.....	170

Óvári Gyula dr	101
Óvári L.....	223
Ózd.....	9, 16, 86, 107, 109, 115, 118, 128, 129, 133, 134, 140, 141, 144, 145, 147, 150, 153, 158, 162, 163, 164, 168, 176, 187, 188, 190, 194, 195, 196, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 254, 255, 260, 262, 263, 268, 272
ózd cserkészek.....	150, 162, 261, 263
ózd cserkészrepülés	213
ózd cserkészrepülőök	167
ózd csörlőzés	162
Ózdi Vasgyári Cserkészrepülőök.....	167, 168
Ózdi Vasgyári Cserkészrepülőök alapszabályai.....	167
Ózdi Vasgyári Cserkészrepülőök Alapszabályai	167
ózd vízicserkészek	163
Ozdolay György	29

Ö,Ő

Ördög vigye	189
-------------------	-----

P

Pallagi András.....	140
Papp Imre.....	105
Papp János	105
Pataky Tivadar.....	165
Pécs	232
Pesti Hírlap	24, 25, 162
Petróczy István	216
Pettendy János	177
Pilis.....	119, 148, 163, 164, 169, 208, 209, 210, 211
Pilis C.....	181
Pilis-C.....	214
pilóta	34, 35, 36, 37, 123, 146, 185, 186, 193, 194, 233
Pilóta	161
Pintér.....	123
Pogonyi puszta	153
Polski-Irwing-féle hát-ejtőernyő	38
Potya	189
Professor	180, 181
Pusztai János	91

Q

Quirin József.....	81, 255, 257
--------------------	--------------

R

R – 07a	203
R – 07b	197
R-07a	186, 198, 203
R-07b.....	186, 189, 198, 199, 203
R-08a.....	208
R-08b.....	208
R-08c	208, 209
R-08d.....	208
Raczkó Lajos	128
Reale Undone Nazionale Aeronautica.....	78, 234
Repüléstudományi Konferencia	170
Repüléstudományi közlemények	170

Repüléstudományi Társaság.....	101
Repülőalap	146, 147
repülőbaleset	223, 224, 225
repülőgépek	146, 169, 199, 200, 203, 228, 229
repülőmodell verseny	222
repülőmodellezés	220
Repülőmodellezés	218
repülőoktató	32
repülőtábor	151
Repülőtábor	218, 220, 224
repülőtér	123, 153, 168, 190, 224, 227, 229
repülőüzem	113
Rétfalvi Árpád.....	165
Rhönadler.....	180, 181
RIMA.....	178, 260, 265
Rimai Olimpia	268
Rima-Murány-Salgótarján Vasgyár.....	187, 190
Rimaszombat.....	165, 166, 167, 225
RMST ...	118, 119, 133, 134, 140, 141, 142, 145, 163, 168, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 254, 259, 260, 268
Rónaföldi Z	177
Rónaföldi Zoltán	2
Rónaföldi Zoltán id.	63, 101, 102, 165, 271, 272
Ronkay Ferenc.....	81
Rotter	197
Rotter Lajos.....	16, 45, 75, 105, 106, 150, 151, 152, 180, 197, 216, 218, 259
Roznow.....	37
Rozsnyó	162, 224
Rubik	119, 169, 186, 189, 198, 203, 208
Rubik Ernő.....	16, 77, 101, 106, 119, 120, 148, 149, 169, 197, 203, 208, 218
Rubik R-07b	153, 222, 224
Rubik R-21	101, 169, 170
Runa	78, 234
RWD-13	36
RZ208	
RZ TERV	271, 272

S

S. G.	36
Saad Ferenc	62
Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola.....	270
Sajókápolna	32, 76, 101, 119, 148, 221, 223
sajókápolnai repülőtér	123, 189, 221
Sajónémeti	163, 173
Sajópart fürdő	224
Sajópart Vízmű	224
Sajópuspöki	163, 164, 167, 173, 174, 223, 224
sajópuspöki domb	153, 224
Sajóvárkony.....	162
Salamandra	33, 35, 36
Sárszegi (Spirnyák) Mihály.....	144, 183
Sárszegi Mihály.....	144
Schleicher Poppenhausen	186
Schneider Emil.....	16, 124
Sefcsik József	188
siklógép	145, 185, 186, 196
Simóné Avarosy Éva	7, 8, 186, 187, 189, 194
Simóné Avarosy Éva"	194

Simóné Avarosy Éva:	187
Simonyák János	134
Sirsich Béla	64, 69
Sivák Sándor	157
Skultéthy Gyula	105
Slask	34
Soltész Bertalan.....	32, 51, 119
Somsály	188
Sopron.....	187, 190
Spiry Endre dr.....	84, 135
sportrepülés	52, 78, 119, 187, 228, 232, 234, 236
Sroka	33, 36, 37
Stamer Fritz.....	190, 214
Stef Tibor.....	16, 46, 47, 218
Steff (Szilas) Tibor.....	197
Steff Tibor	23, 25, 123
Stibán Jenő	105
Stolte János	173, 180
Strázsa-hegy	29
Studzeni	119
Studzeni József	119
Stója János.....	157

Sz

szakszolgálati engedély	14, 15, 17
Szalamandra.....	35
Szálasi Ferenc	176, 225
szárny	185, 186
Szebb jövőt!	159, 161
Szeged	232
Szegedy József.....	106
Szekanecz Tibor.....	105, 158
Székel József.....	106
Székesfehérvár	232
Széles Géza.....	123
Szenna-völgy	217
Szentes	16, 91, 121, 162, 188
Szent-Györgyi Albert	199
Szentiványi János	32
Szentkúti „Steiner” Félix.....	165
Szentsimon..	129, 143, 144, 145, 153, 163, 164, 190, 195, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224
Szakra.....	188, 214, 217
Szilas (Stef, Steff) Tibor	139
Szilas Tibor	139
Szittya.....	208
Szlonsk	34
Szokolay András	46, 106, 123
Szolnok.....	188
Szolya János	141, 183
Szombathely.....	232
szovjet	177, 230
Szőke László	158
Szűcs István	216

T

Tadeus Gora	37
Tardós Béla.....	46
Tasnádi László	16, 125, 151, 173, 180
Tatarek (Tardos) Béla	197

Tatarek Béla	16, 25
Tegoborze.....	36, 38, 113, 220
Tegoborze-	36
Tegoborze.....	32
Tegoborzu	32
teljesítmény vitorlázógép	192
teljesítménygép.....	196, 209
termik.....	189
Tokaji Gyula.....	216
Tompos János.....	140
Tompos József	157
Tóth Géza	45, 203
Török István.....	158
Török Ödön	16, 46
törzs.....	187, 192, 208
Turcsányi J.	158
Tücsök 7, 27, 29, 47, 90, 91, 119, 121, 125, 128, 143, 144, 147, 148, 164, 169, 180, 198, 203, 204, 205, 207, 208, 214, 220, 260	

U,Ú

Uj Magyarország.....	27, 30, 52
Ulbrich Hugó.....	161
Uraj völgy	153
uraji völgy	153

V

Vajács bányá.....	176
Vajács bányatelep	176
Vámos József .. 59, 112, 113, 115, 116, 117, 140, 157, 220	
Varga	105
Varga László.....	106
Varga Seres István	175

Varga Tibor.....	105
Vas Cserkészrepülő.....	109, 134, 140, 141, 221
vitéz Csicsery-Rónay István	78
vitéz Pataky Tivadar	189
Vitkó Géza	173, 174
vitorlázórepülés	170, 186, 194, 198
Vöcsök 7, 8, 19, 27, 29, 46, 47, 90, 91, 102, 119, 120, 121, 125, 128, 143, 144, 148, 153, 154, 155, 164, 166, 169, 173, 174, 180, 197, 198, 199, 202, 203, 204, 208, 209, 214, 222, 223, 224, 225, 260	

W

Weihe	176
Wickhardt.....	216
Wikipédia	152
Winkler.....	204
Winkler László	101
Wolf.....	194, 208
Wolf Hirth	194
Wrona	33, 35, 36
Wrona bis.....	33

Z

Z. Brzeski	38
Zar	38
Zingó	187
Zögling 7, 27, 28, 29, 32, 33, 129, 145, 180, 185, 186, 187, 188, 197, 198, 203, 214, 216, 217, 218, 219, 259	

Zs

Zsembery Gyula	216
----------------------	-----